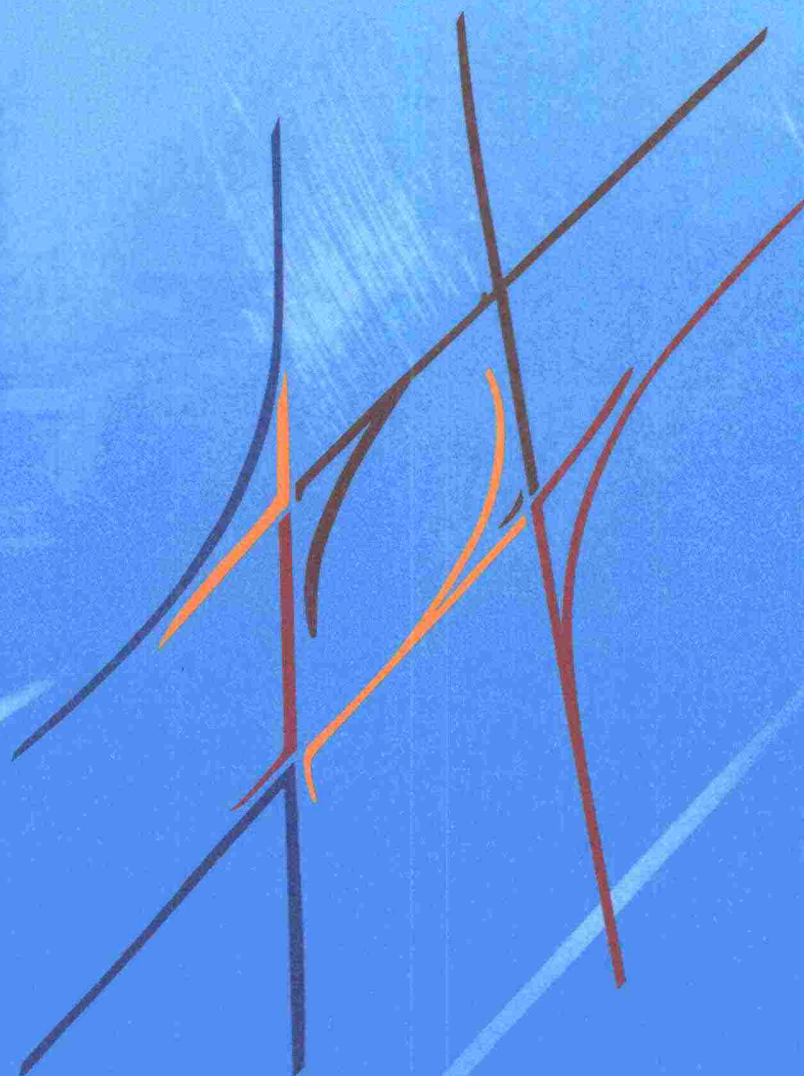
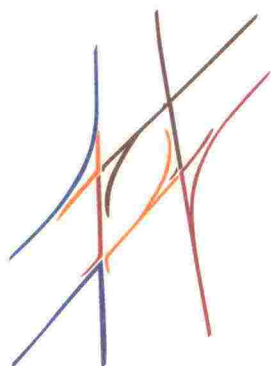


ÅRSBERÄTTELSE 2002





INNEHÅLL

	Sida
Banförvaltningscentralen	3
Verksamhetsidé	
Organisation	
Styrelsen	
Överdirektörens översikt	4
Resultatmålen för banhållningen	6
Omvärlden	8
Forskning och utveckling	10
Miljöangelägenheter	11
Upprustning	12
Utvecklingsprojekt	14
Säkerheten	16
Underhållet	18
Tekniken	19
Översikt av styrelsen	20
Intäkts- och kostnadskalkyl	23
Balansräkningen	24
Anläggningstillgångar	25
Kalkyl över budgetutfallet	26
Kostnaderna enligt uppgift	26
Data om Finlands bannät	27
Kontaktuppgifter	27

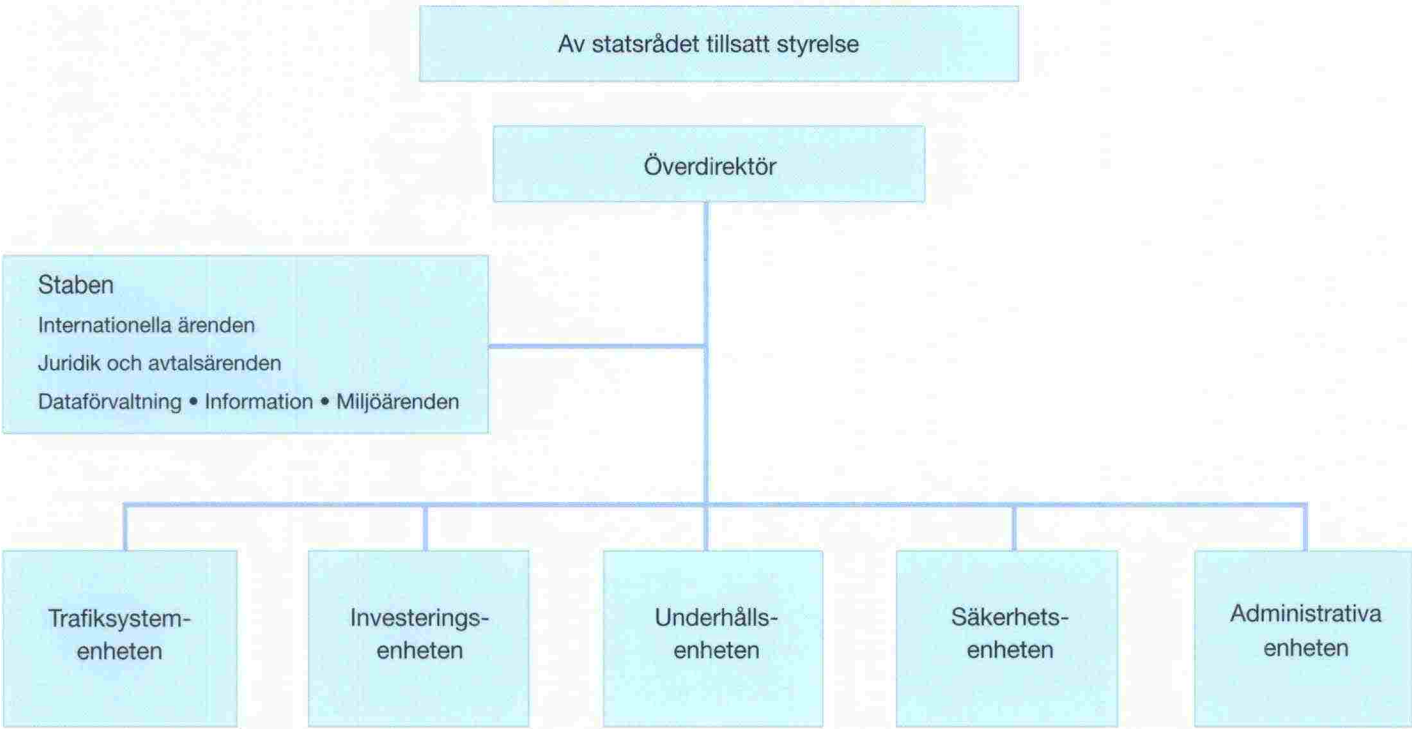
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN

VERKSAMHETSIDÉ

Banförvaltningscentralen (RHK) främjar verksamhetsförutsättningarna för järnvägstrafiken som effektivt, tryggt och miljövänligt trafikslag, en del av det inhemska och internationella trafiksystemet.

- RHK underhåller och utvecklar bannätet, ansvarar för trafikens säkerhet samt erbjuder järnvägsföretagen en konkurrenskraftig trafikled.
- RHK beaktar näringslivets och kollektivtrafikens behov av transporter.
- RHK följer principerna om hållbar utveckling.
- RHK är en aktiv påverkare inom trafikpolitiken och i frågor som gäller trafikleder.

ORGANISATION



STYRELSEN

- Verkställande direktör Timo Poranen (ordf.), Skogsindustrin rf.
Ordförande Hannele Luukkainen, Finlands Trafikförbund rf.
Planeringschef Markku Pyy, Banförvaltningscentralen
Ekonomidirektör Veikko Vaikkinen, VR-Group Ab
Regeringsråd Kaisa Leena Välipirtti, kommunikationsministeriet

Överdirektörens översikt

När banförvaltningscentralen inledde sin verksamhet för åtta år sedan hade Finland precis blivit medlem av EU. Då funderade vi över vilka nya möjligheter medlemskapet kunde medföra för banhållningen och vilka förpliktelser som kunde uppstå i sammanhanget. Det allmänna europeiska bannätet, nätet av högfartsbanor och de finansiella stöden för dessa var de ämnen som då närmast var på tapeten. I betydligt mindre grad kunde vi då fundera över unionens betydelse för vårt verk vardag, det dagliga arbetet och personresurserna.

De gångna åren har visat att anslutningen som gjorde oss till en del av det allmän-europeiska bannätet inte än så länge medfört några avgörande förändringar i vår banhållningspraxis, eftersom Finlands speciella omständigheter, t.ex. vår avvikande spårvidd, har beaktats i EU-lagstiftningen. Å andra sidan har medlemskapet i unionen inte heller givit oss någon sådan ekonomisk nytta att linjedragningarna för banhållningen skulle ha påverkats. Det finansiella stödet kan med tanke banhållningen som helhet sägas ha varit närmast symboliskt. På andra sätt har EUs betydelse för järnvägssektorn och för Banförvaltningscentralens verksamhet varit avsevärd, för unionen kräver kontinuerliga arbetsinsatser av centralens anställda.

EU-kommissionen har målmedvetet arbetat för att åstadkomma en internationell järnvägslagstiftning. Målet är att återuppliva järnvägstrafiken, särskilt för godstransporternas del. Bland de metoder som man tagit till kan nämnas öppningen av trafiken för konkurrens, den trafikmässiga och tekniska kompatibiliteten samt en internationell reglementering som påminner om den som förekommer i flygtrafiken. Detta har främjats med så kallade järnvägspaket som är samlingar av olika slags lagstiftning.



Den mest betydande lagstiftningsmässiga förändringen under det gångna verksamhetsåret var implementeringen av kompatibilitetsdirektivet, i form av en kompatibilitetslag för järnvägssystemet och diverse förordningar. För RHK innebär lagstiftningen en skyldighet att ordna med marknadstillsyn och att sköta koncessioner för ibruktagnings av olika delsystem, till exempel den nya banan.

Det väsentligaste och det mest arbetsdryga ur RHK:s synpunkt har varit uppgörandet av tekniska definitioner för kompatibiliteten i de internationella samarbetsorganen. Syftet med dessa normer är att bestämma vilket slags materiel och vilken utrustning som får användas på bannätet i Finland. Det är av primär betydelse att Finlands bannäts och järnvägstrafiks särdrag i detta skede beaktas i uppgörandet av normer. Finlands förbindelser med

Ryssland, liksom klimatförhållandena, är utmärkta exempel på ärenden som anknyter till detta slags intressebevakning.

Den internationella verksamheten belastar en stor del av RHK:s personal, trots att också utomstående hjälp anlitas. Vi kan dock hoppas att detta är en övergående utvecklingsfas.

Den mest betydande satsningen i samband med det första järnvägspaketet har varit beredningen av den nya järnvägslagen. Med stöd av lagen öppnas den interna godstrafiken inom EU för fri konkurrens. Med förordningar stadgas i närmare detalj om de skyldigheter som åläggs innehavaren av bannätet och frågor som har att göra med bankapaciteten.

Förutom beredningen av lagen och förordningarna har det hört till RHK:s skyldigheter att sammanställa en järnvägsnätsbeskrivning. I beskrivningen informeras trafikanter om vilket slags bannät och vilken bankapacitet – och på vilka villkor – nätinnehavaren har att erbjuda tidtabellsperiodvis. Vi kan med tillfredsställelse konstatera att Finland är bland de första inom EU som publicerar sin nätbeskrivning.

När järnvägslagen träder i kraft medför det ett antal tilläggsuppgifter för RHK, bl.a. inom undersökningen av olycksfall och vid övervakningen av privata banor, likaså inför uppgörandet av tidtabeller och i ärenden som har att göra med bankapaciteten. Totalt sett kommer implementeringen av kompatibilitetsdirektiven och införandet av det första järnvägspaketet att innebära att RHK:s roll som myndighet i järnvägssektorn i hög grad betonas.

Inom ministerrådet och i EU-parlamentet behandlas som bäst kommissionens andra järnvägspaket. Dess viktigaste verkningar i Finland väntas vara att konkurrensen utvecklas till att omfatta den nationella godstrafiken och att en separat säkerhetsmyndighet grundas. År 2003 kommer att bli ett avgörande år med tanke på förslagets avancemang.

Verksamheten vid RHK under året präglades, förutom av de nya bestämmelserna, av de försämrade ekonomiska utsikterna. En särskilt allvarig omständighet är den plötsliga kraftiga nedskärningen av medel för de ersättande investeringarna, som ju

är en grund för bannätets fortsatta funktion.

Under slutet av förra decenniet gick det ännu att anvisa medel för ersättning av slutkörda delar av bannätet i stort sett enligt behovet, ungefär 170–180 miljoner euro årligen. Nu har denna nivå sjunkit med en tredjedel och minskningen ser ut att fortgå så att bara hälften av de medel som behövs finns att tillgå. En oundviklig följd av detta är att trafiken måste begränsas. Det kommer inte att räcka med att bara sänka hastigheterna och axeltrycken, utan andra lösningar som nedläggning av trafiken på vissa avsnitt måste också övervägas.

Vi får hoppas att de som beslutar om den framtida finansieringen av banhållningen lyckas nå en lösning som låter oss undvika denna, för järnvägsservicen hotfulla utveckling.



Ossi Niemimuukko

Resultatmålen för banhållningen 2002

De av kommunikationsministeriet uppställda resultatmålen för Banförvaltningscentralen för år 2002 uppnåddes enligt nedan (de uppställda målen angivna i kursiv).

BANNÄTETS OMFATTNING OCH SERVICENIVÅ

Inga ändringar i bannätets täckning.

Bannätets omfattning ändrades inte. Servicenivån för godstrafiken kunde förbättras mer än vad som angivits i målsättningen. Avsnittet Gerknäs–Hangö klassades upp från klass T2 till T1. De övriga servicenivåklasserna uppfyllde målkraven.

Trafikens smidighet

Förseeningarna på över fem minuter av tåg i persontrafik, av orsaker som har att göra med banhållningen, utgör högst 5 % av totalantalet tågturer.

Förseeningarna av fjärrtåg var under året 4,94 %. Utfallet år 2001 var 4,50 % och år 2000 3,11 %, så antalet störningar är svagt stigande. Orsaken är det ökade antalet säkerhetsanordningar (nya system och den utökade tågkontrollen). Särskilt bör de nya säkerhetsanordningssystemens tillförlitlighet (skydd mot spännings-
toppar, programfel) beaktas. Mot slutet

Bannätets servicenivåer (huvudbanor)

Persontrafiken		Bankilometer	
Service-nivåklass	Högsta tillåtna hastighet	2001	2002
H1	Över 140 km/h	468	477
H2	130–140 km/h	1 246	1 349
H3	110–120 km/h	1 677	1 565
H4	Högst 100 km/h	593	593
H5	Ej regelbunden trafik	1 659	1 659
Summa		5 643	5 643

Godstrafiken		Bankilometer	
Service-nivåklass	Högsta tillåtna axeltryck och hastighet	2001	2002
T1	25 t och 60–100 km/h	0	0
T2	22,5 t och 100 km/h	3 954	3 954
T3	22,5 t och 50–80 km/h	1 051	1 051
T4	20 t och 40 km/h	638	638
Summa		5 643	5 643

av året var smidigheten sämre till följd av banarbeten och skador efter blixtnedslag.

Trafikbegränsningar

Det uppställs inga begränsningar av de axeltryck som krävs enligt servicenivåklassen. Hastighetsbegränsningar gäller på högst 270 bankilometer (4 % av antalet bankilometer).

Inga begränsningar av axeltrycket infördes, så målet nåddes.

Fler hastighetsbegränsningar uppställdes än målsättningen angav. Under årets senare hälft kunde dock begränsningarna igen minskas. Vid årets utgång gällde hastighetsbegränsningarna på 344 bankilometer.

Index för bannätets skick

Detta index beräknas som ett medelvärde för en fyraårsperiod. Målet för 1999–2002 var 90,5 %.

Det maximala värdet för skick-index är 100, vilket innebär att bannätet fullständigt uppfyller de uppställda kraven på geometriskt skick. Indexvärdet för hela året beräknas enligt en mätning varje vår och målet är uppställt som ett glidande medeltal för en fyraårsperiod.

Våren 2002 var bannätets skick-index 93. Det fyraåriga medelvärdet var 90,75 %. Resultatet gäller för hela året, varför målet nåddes, tack vare banupprustningsarbetena och det gynnsamma vintervädret.



FÖRBÄTTRING AV SÄKERHETEN

Antalet dödsfall i tågtrafiksolyckor

I trafiken omkommer inga tågpassagerare.

Inga passagerare omkom i järnvägstrafikolyckor.

Plankorsningsolyckor

Antalet plankorsningsolyckor är högst 40.

Under år 2002 inträffade 42 plankorsningsolyckor, med 4 döda, 3 allvarligt och 6 lindrigt skadade.

Ett typiskt drag hos plankorsningsolyckorna under året var att de inträffade på banavsnitt med låg trafikfrekvens eller låg tåghastighet. Ett undantag var avsnittet Toijala-Åbo. Olyckornas allvarlighetsgrad var mindre än vanligt.

Situationen har förbättrats jämfört med de tidigare åren, antalet olyckor sjönk med 18 från föregående år och särskilt har antalet personskador minskat.

Skador förorsakade av banan

Antalet skador som beror på banan är högst fem.

Under året skedde en olycka till följd av banan, när tre godsvagnar lastade med trävaror spårade ur till följd av att banan gav efter. Detta skedde den 31 maj i Huutokoski. Just banan Nyslott-Huutokoski hör till dem för vilka det diskuterats nedläggning på grund av låg trafikvolym. Till följd av nedläggningshotet hade bara minimalt underhåll företagits på banan. En bidragande orsak till olyckan var en förhållandevis snabb temperaturstegring; den extra belastning som därav uppstod var för mycket för de gamla banstrukturerna.

I samband med växling inträffade tre urspårningar, två av dem på statliga banor och en på ett privatägt spår.

Tågtrafiken stördes av några rälsbrott, tjälskador, värmeböljor och ras, men skadorna av dessa kunde undvikas.

BANHÅLLNINGENS EKONOMI

Enhetskostnaderna för banhållningen sjunker med 2 %.

Enhetskostnaderna för den elementära banhållningen sjönk i underhållsavtalet med 3 %; målet nåddes alltså väl.

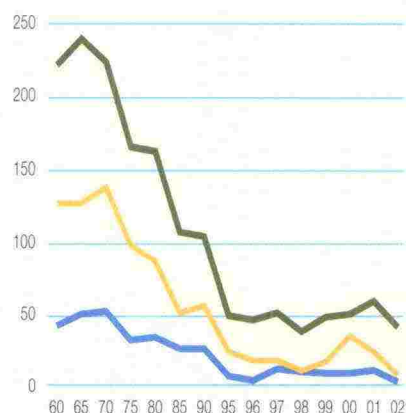
Förutsättningarna för konkurrensutsättning förbättras.

Följande andelar av arbetsuppgifterna och materialen för banhållningen under året har konkurrensutsatts: utveckling 37 %, fristående projekt 95 %, investeringar i ersättande syfte 53 %, fristående underhållsarbete 70 %.

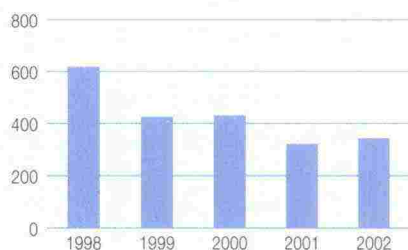
Basunderhållet har med årskontrakt givits i uppdrag till VR-Rata Ab. En konkurrensstrategi för underhållet har uppgjorts. Disponentfunktionerna släpps fria för konkurrens år 2003 och den första delen av underhållsarbetena år 2005.

Utvecklingen av plankorsningsolyckorna 1960-2002

Antal olyckor totalt
Antal skadade i olyckorna
Antal omkomna i olyckorna



Antalet hastighetsbegränsningar, spårkm



FASTIGHETSFUNCTIONERNA

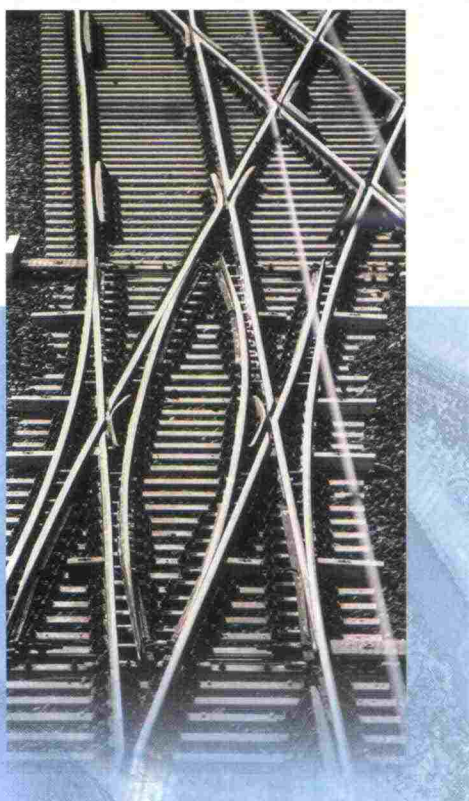
Intäkterna av fastighetsrörelsen överstiger de årliga kostnaderna för underhållet med minst 30 %.

Målet för fastighetsfunktionernas lönsamhet nåddes. Driftsöverskottet för år 2002 var 29,8 %.

SYSTEMET FÖR ADMINISTRATION AV INVESTERINGARNA

Ett system för styrning av investeringarna utvecklas. Projektens planmässighet främjas, liksom deras inbördes sammanjämkning för förbättrad ekonomi.

Projektet Bannomenklatur 2003 fullbordades och nomenklaturen togs i bruk början av år 2003. Den används för uppföljningarna av anskaffningar och kostnader. Samarbetet med Vägförvaltningen och Helsingfors stad har fortsatt. Experiment med den nya kostnadsstyrningen bedrivs i samband med projekten Nord-sjö hamnbana och Marjabanen.



Omvärlden

Banförvaltningscentralens uppgift är att skapa verksamhetsförutsättningar för järnvägstrafik. Utgångspunkterna för upprätthållandet och utvecklingen av bannätet är de inhemska och internationella trafikbehoven. Förändringarna i omvärlden och i trafiken måste beaktas i banhållningen.

Inom persontrafiken på fjärrlinjerna genomförde trafikidkaren, alltså VR Aktiebolag, under året flera ändringar. Pendolino-trafiken utsträcktes till Uleåborg och till avsnittet Jyväskylä-Kuopio. Restiden på banan Helsingfors-Tammerfors kunde minskas, tack vare att tåghastigheten fick höjas till 160 km/h. I fjärtrafiken genomfördes också en tidtabellsreform som gav regelbundnare tidtabeller, kortare omstigningstider och ett större utbud av tåg.

Minskningen av passagerarsiffrorna stannade upp

Den långsamma nedgången av passagerarantalet på fjärrlinjerna, som pågått i flera år, stannade upp under året. Antalet resor var en knapp procent fler än under år 2001. Särskilt stark var ökningen i trafiken mellan Finland och Ryssland, med hela 11 %. Fjärtrafiken inom landet hölls i stort sett på föregående års nivå.

Inga större förändringar skedde i passagerarmängderna på de olika avsnitten. Dock ledde utvidgningen av Pendolino-trafiken till ökat passagerarantal mellan Helsingfors och Uleåborg. Likaså ökade trafiken klart till och från Kolari uppe i norr.

På nästan alla de övriga banorna minskade passagerarsiffrorna en aning jämfört med referensåret. Inverkan av motorvägen Helsingfors-Lahtis var märkbar i form av en fortsatt minskning av tågpassagerarna mellan städerna.

Restiderna kommer ytterligare att förkortas sommaren 2003, när Pendolino-tågen börjar få köra i 200 km/h mellan Kervo och Tammerfors. Det skapar förutsättningar för fortsatt ökning av fjärtrafikens passagerarsiffror i år.

Stadsbanan till Alberg gav ökad närtrafik

Tågutbudet i huvudstadsregionens närtrafik ökade när stadsbanan till Alberg helt togs i bruk. Antalet turer mellan Helsingfors och Alberg nästan fördubblades i och med stadsbanan. Samtidigt ökades trafikutbudet på banan till Vandaforss.

Antalet passagerare i huvudstadsregionens närtrafik ökade med 6 %. Ökningen i SAD-regionen var 10 %, men den övriga närtrafiken fick antalet resor sänkta med 6 %.

Orsakerna till ökningen av närtrafikresorna är dels stadsbanorna, dels den högre markexploateringsgraden längs banorna i regionen.

För närvarande pågår byggandet av stadsbanan mellan Dickursby och Kervo. Denna bana skall vara färdig år 2004, och då blir det tätare turintervaller på avsnittet samt höjd servicenivå. Det finns också förutsättningar för en fortsatt tillväxt av närtrafiken.

Det totala antalet resor ökade

Allt som allt företogs det år 2002 i persontrafiken 57,7 miljoner resor. Därav utgjorde närtrafiken i huvudstadsregionen 46,1 och fjärtrafiken 11,6 miljoner resor. Antalet resor i östtrafiken blev 266 000. Totalt ökade passagerarvolymen med 5 % jämfört med året innan.

Av den totala persontrafiken i Finland är järnvägarandelen 5 procent; i snitt i EU-länderna är järnvägarandelen 6 procent. I kollektivtrafiken i Finland är järnvägens marknadsandel en fjärdedel.

Godstrafiken bibehölls på rekordnivå

Konkurrenskraften för godstransporterna med järnväg förbättrades under året bl.a.

Trafiken på bannätet

- Person- och godstrafik
- Godstrafik

31.12.2002



genom att den första delen av järnvägsnätet som godkänts för 25 tons axeltryck togs i bruk. Detta skedde på ett banavsnitt som används för pappersindustrins transporter, nämligen banan Gerknäs–Hangö.

En följd av att axeltrycket höjs är att transporterna får höjd effektivitet medan miljön belastas mindre, eftersom samma mängd gods kan transporteras med färre antal vagnar och kortare tåg.

Den totalt transporterade mängden gods med järnväg år 2002 var 41,7 miljoner ton. Mängden tangerar rekordet från föregående år. Mätt i tonkilometer minskade transporterna med 2 %, med andra ord förkortades transportsträckorna i någon mån.

Trafiken inom Finland ökade med 3 % jämfört med föregående år. De internationella järnvägstransporterna minskade, trafiken västerut med 15 % och transitotrafiken med 14 % jämfört med tidigare. Trafiken österut hölls på föregående års nivå.

Ser vi på trafiken enligt produktgrupper ökade skogsindustrins transporter med ca 6 %. Metallindustrins transporter minskade däremot med ca 13 %. Den kemiska industrin hölls på samma nivå som tidigare.

Enligt banavsnitt ökade godstransporterna mest på sträckan Riihimäki–Luumäki.

Trafikledsstrategierna revideras

Under år 2002 togs ett betydelsefyllt steg i planeringen av ett trafiksystem, när man under ledning av kommunikationsministeriet övergick från granskningen av enstaka trafikformer till strategisk planering av hela trafikledsverksamheten.

I strategi 2010 för trafikledsverksamheten är utgångspunkten en vision för ledverksamheten och en verksamhetsidé; utfallet kommer att granskas ur olika strategiska synvinklar och med stöd av kritiska succéfaktorer, med hjälp av en för företagsvärlden avsedd balanserad mätmetod (kallad Balanced Scorecard).

Definition av basservicenivån

Den s.k. basservicenivåarbetsgruppen inom kommunikationsministeriet, som avslutade sitt uppdrag vid årets slut, definierade basservicenivån som följer:

”Basservicenivån för trafikledsverksamheten möjliggör utveckling av regionerna och samhällena, genom att på ett hållbart sätt tillgodose samfärdsels- och transportbehoven hos befolkningen och näringslivet samt för den regionala verksamheten.”

På det tätt trafikerade bannätet är basservicenivån en förmedlingskapacitet som gör det möjligt att sköta persontrafiken med tidtabellsenlig hastighet och ett tillräckligt tågutbud. Bärförmågan bör möjliggöra bruket av ett axeltryck på minst den nuvarande nivån, 22,5 ton. På banorna för närtrafik, särskilt längs stadsbanorna, är det viktigt att förmedlingsförmågan räcker till för täta turintervaller.

Längst ut på andra kanten har vi godsbanorna med låg trafikfrekvens för industrins behov. På sådana kan vid behov kravet på hastighet sänkas.

Under ledning av ministeriet har det också sammanställts en utredning av trafikledstjänsterna åren 2004–2007. Tjänsterna har granskats utgående från befolkningens, näringslivets och regionernas behov samt med beaktande av miljö- och trafiksäkerhetsaspekter. Utgångspunkten har varit det nuvarande trafikledsbeståndets situation och omvärldens krav. Målet med utredningen är att trafiklederna skall kunna hållas med långsiktigare planering än hittills.

Bannätet åldras, ersättande investeringar behövs

Banöverbyggnadens livslängd är 30–40 år. Det nuvarande bannätet har övervägande renoverats på 1960- och 1970-talet. Närmare 30 % av dess överbyggnad har nått slutet av sin användningstid.

Enligt RHK:s beräkningar behövs det ersättande investeringar för 170 miljoner euro varje år, för att basservicenivån skall kunna hållas. En sänkt investeringsnivå leder inom de närmaste åren till avsevärt vidgade hastighetsbegränsningar.

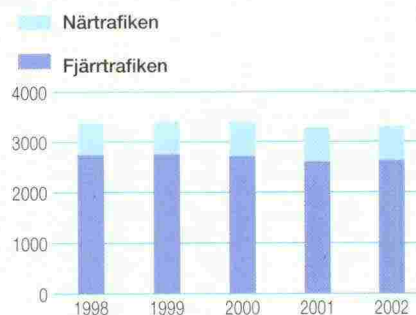
RHK:s roll betonas när marknaden öppnas

Den nya järnvägslagen och förberedelserna inför modellen med flera trafikföretag ställer nya krav på banhållaren. RHK:s roll som administratör av bankapaciteten betonas. Också i övrigt betonas oavhängigheten. Detta kräver vidgad och fördjupad kompetens.

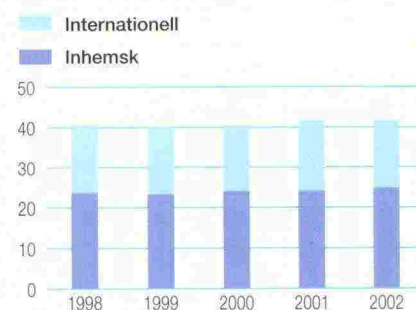
Resor i persontrafiken, milj.



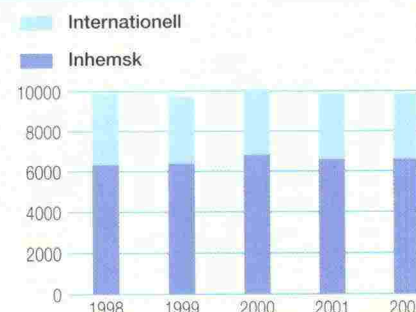
Personkilometer, milj.



Godstrafikens transportvolym, milj. ton



Godstrafikens tonkilometer, milj.



Kortfattat

- Persontrafiken ökade, godstrafiken höll nivån.
- Bannätet är en viktig del av trafikledsstrategin och basservicen.
- Årligt behov för ersättande investeringar är 170 milj. euro.
- Ny lagstiftning betonar RHK:s roll.

Forskning och utveckling

Den forskning och utveckling som bedrivs av RHK är övervägande tillämpad forskning samt utveckling av metoder och instruktioner som har att göra med banhållningen. Genom FoU förbättras också den egna personalens sakkunskap och expertis.

Utgångspunkterna för RHK:s FoU är bl.a. verkets verksamhetsidé och uppdrag samt visionerna inför framtiden. FoU-verksamheten styrs av de i visionen presenterade målsättningarna om utveckling av transport- och resekedjorna, bevarandet av järnvägstrafikens marknadsandelar, utökning av de delar av bannätet som har kapacitet för 25 tons axeltryck och höga hastigheter samt höjning av säkerhetsnivån till europeisk toppnivå.

FoU-verksamheten bedrivs i huvudsak med projekt av tre slag. På de viktigaste forskningsområdena låter RHK göra egna projekt, där verket är huvudbeställare och -finansiär. I samarbetsprojekten deltar RHK som en part och är t.ex. med i projektledningsgruppen, medan huvudbeställaren och -finansiären är någon annan. Övrig projektverksamhet innebär att RHK följer med vad som sker, via t.ex. fackpress, Internet och seminarier.

Linjedragningen för banhållningen är utgångspunkten

Tyngdpunkterna för RHK:s FoU-verksamhet under de närmaste åren har tagits från

linjedragningen som styr banhållningen. Dessa linjer har bl.a. presenterats i planen Bannätet 2020 samt i strategiska linjedragningar för specifika ämnesområden.

De nämnda tyngdpunktsområdena inriktas på förbättring av järnvägstrafikens konkurrensförmåga, bannätets skick och utveckling, öppnandet av bannätet för nya trafikföretag, säkerhetsutveckling samt utvecklingen av ett starkt ämbetsverk för trafikledstjänster. I tyngdpunkterna ingår såväl nationell som internationell forskning.

Utredning av kundbehoven i fokus

Inom RHK pågick under år 2002 över 100 sådana FoU-projekt där verket varit med antingen som huvudbeställare eller som medverkande i projektledningen i samarbetsprojekt. Alla enheter inom RHK har deltagit i forskningsprojekten.

Under året var liksom tidigare utredningen av kundbehoven starkt framme i FoU-verksamheten.

Prognos anger ökad godstrafik

RHK utredde under året behoven av godstrafik per järnväg och ställde en godstrafikprognos för tiden fram till år 2025. Mängden godstrafik längs bannätet väntas år 2010 vara 49,6 miljoner ton, vilket är omkring 8 miljoner ton mer än i nuläget. Transporterna år 2025 beräknas vara 52,0 miljoner ton.

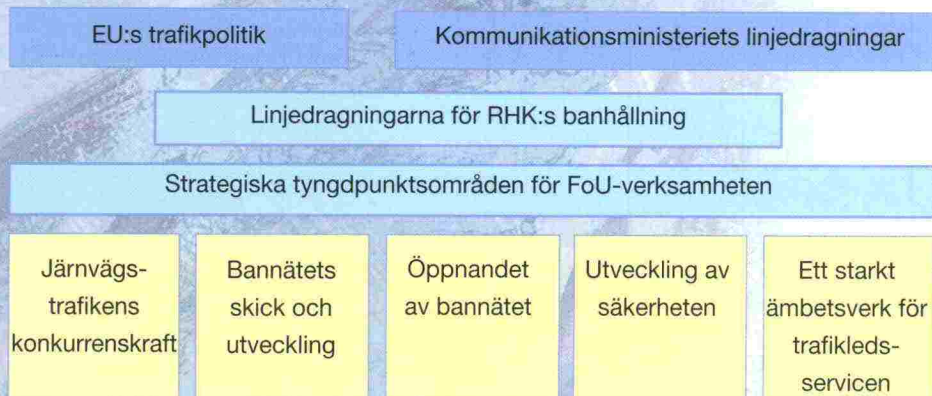
Huvudanvändarna av järnvägstransporter är skogs-, metall- och den kemiska industrin. Enligt prognosen väntas den största ökningen gälla transport av råvirke. Andra varugrupper som beräknas få betydligt ökad volym är papper och pappersmassa, metaller och metallskrot samt kombinerade transporter.

Verkningarna av fri konkurrens på bannätet utredas

Ett av målen i EU:s trafikpolitik är öppnandet av bannäten för fri konkurrens. Detta ämne har också beretts inom forskningen. I en utredning gjord av kommunikationsministeriet och RHK bedömdes utgående från erfarenheterna i Sverige vilka verkningar en frisläppning av godstrafikens för konkurrens skulle ha i Finland. I Sverige har priserna för järnvägstransport sjunkit med tio procent i takt med det vidgade utbudet. Ändå har konkurrenterna till det statliga järnvägsbolaget bara nått en liten marknadsandel.

I utredningen nåddes bedömningen att konkurrensen i Finland sannolikt inte blir omfattande. Marknadens attraktion minskas av de små varuflödena, de långa avstånden och det krävande klimatet, den avvikande spårvidden, de stora investeringarna i materiel och behovet av yrkeskunnig personal. VR:s dominerande marknadsställning dämpar också andra företagens vilja att ge sig in i konkurrensen, varför konklusionen är att de nya transportföretagen väntas föredra att inleda samarbete med VR.

Utgångspunkter och tyngdpunkter för RHK:s FoU-verksamhet



Kortfattat

- Strategiska linjedragningar styr FoU.
- Utredning av kundbehoven betonas.
- Transporterna av råvirke väntas öka.
- Förberedelserna inför öppen konkurrens.

Miljöangelägenheter

Banförvaltningscentralen publicerade under berättelseåret en miljörapport för miljöprogramsperioden 1999–2001. Under år 2002 fortgick det arbete som inletts under den nämnda perioden för minskning av miljöolägenheterna. Likaså inleddes beredningen av en ny miljöstrategi och ett miljöprogram.

Bullerbekämpning i samråd med kommunerna

RHK inledde, tillsammans med Huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD och kommunerna i regionen, realiseringen av ett bullerbekämpningsprogram för regionen som helhet. Enligt det preciserade programmet är det meningen att sammanlagt 6 km bullerstängsel byggs i Helsingforstrakten åren 2003–05.

RHK medverkade under år 2002 i beredningen av bullerbekämpningsprogram i Kotka- och Hyvingetrakten. Det centrala målet är att kommunerna redan i planläggningsskedet preventivt beaktar de kommande buller- och vibrationsproblemen.

Likaså var RHK år 2002 med i arbetet för att skapa en rikstäckande bullerstrategi, med beredning av en sådan strategi för perioden fram till år 2020.

Framsteg i vibrationsfrågorna

Under året tog RHK i bruk den nya, i samarbete med VTT utarbetade instruktionen för vibrationsmätning. Instruktionen har legat till grund för vibrationsmätningarna under året.

Inom ramen för ett samnordiskt vibrationsmätningssprojekt företogs en inventering av vibrationsriskerna i tätorten Korja i Elimä, likaså företogs en liknande inventering i samarbete med Uleåborgs stad. Bannätets besvärligaste avsnitt med tanke på vibration är sträckorna Vainikkala-Sköldvik och Vartiuss-Brahestad, båda rutter med stor godstrafik.

Satsningar på mark- och grundvattensutredningar

RHK har under åren 1997–2002 gjort avsevärda satsningar på avhjälpandet av problem med marken och grundvattnet.

Olika åtgärder har vidtagits i över ett hundra fall där det konstaterats eller misstänkts förorening av mark eller grundvatten.

Under året slutfördes marksaneringsåtgärder på nio orter i olika delar av landet (bl.a. Haapajärvi, Kajana, Kemi och Kervo). Observationer av grundvattnet pågår på allt som allt 15 ställen, med klar övervikt för orter i östra Finland.



Klassificering av gröna omgivningar till stationsområden

En utredning av stationsområdenas gröna omgivningar slutfördes under året. Projektet gick ut på att skapa en modell för klassificering med tanke på skötseln av grönområdena, så att stationsområdena klassificeras enligt deras trafikmässiga betydelse och kulturhistoriska värde. För varje klass fastställs en enhetlig nivå för skötseln och underhållsinstruktioner har uppgjorts.

Ny modell för samarbetet med kommunerna

Kommunerna längs banorna är för RHK viktiga samarbetspartners. I Tammerfors företogs ett pilotförsök i form av en heltäckande inventering av banornas omgivningar. Avsikten är att projektet skall vara vägledande för andra utredningar på olika håll i Finland.

Projektet har gått ut på att, i anslutning till järnvägsområdena, inventera buller, vibrationer, lukt, naturvärden, markföroreningar jämte eventuellt saneringsbehov, markdisposition och planläggning, säkerhet samt landskaps- och stadsbilden. Med förundersökningen som grund skall det enligt planen göras upp ett åtgärdsprogram för lösning av problemen.

Transporter av farliga ämnen, fördelning på bannätet



Utredning av projektens verkningar

Under året inleddes byggandet av direktbanan Kervo-Lahtis och beslut fattades om byggandet av hamnbanan till Nordsjö. I båda fallen skall det, både i byggskedet och under användningen, företas miljökonsekvensutredningar om fågelbeståndet, grundvattnet och växtligheten.

Finland har ålagts att för EU-kommisionen prestera en utredning om den verkan som placeringen av direktbanan har på flygekorrars föröknings- och vistelsemöjligheter. I en bedömning av direktbanans sociala verkningar har det utretts vilka verkningar banbygget har på invånarnas levnadsförhållanden, boendetrivsel, samfärdsl och på bostadsmiljöernas säkerhet.

Kortfattat

- Miljörapporten klar.
- Brett samarbete om bullerbekämpning och i vibrationsfrågor.
- Marksanering på flera orter.
- Utredning om miljön längs banorna inledd.

Upprustning



Arbetena med upprustning av bannätet fortsatte under året enligt de planer som uppgjorts med beaktande av de begränsade medlen för banhållningen. Hur omfattande arbetet var beskrivs av att sammanlagt omkring 500 000 gamla träsyllar på olika håll i landet ersattes av betongsliprar. Det motsvarar ett banbygge av nästan 300 kilometers längd. Ny räls lades på 130 bankilometer och 100 växlar förnyades.

Satsningarna på upprustning har bedrivits systematiskt i flera år, för att banornas skick bättre skall motsvara person- och godstrafikens behov. Tack vare detta har hastighetsbegränsningarna som varit till förfång för trafiken tidigare kunnat minskas avsevärt, men under år 2002 började antalet begränsningar igen öka, eftersom medlen för ersättande investeringar under året var mindre än tidigare.

Under året förekom hastighetsbegränsningar på 344 bankilometer, en ökning med 22 km jämfört med föregående år. Tack vare tilläggsanslag som beviljades under året behövde begränsningarna inte öka mer än så.

God planering av arbetena ger smidigare trafik

Den största delen av upprustningsprojekten företogs på banor som var i bruk. Detta förutsätter omsorgsfull planering av arbetena så att störningarna i trafiken minimeras. Med god planering och övervak-

ning av arbetena kan trafikens smidighet och exakthet påverkas betydligt.

I vissa fall har banarbetena passats in under särskilda för ändamålet avsedda trafikavbrott, under vilka tågtrafiken sköts med temporära ersättande arrangemang. I dessa fall har arbetena kunnat genomföras snabbare och effektivare än normalt. Under året förekom detta slags byggen på avsnitten Uleåborg–Rovaniemi samt Kouvol–Pieksämäki.

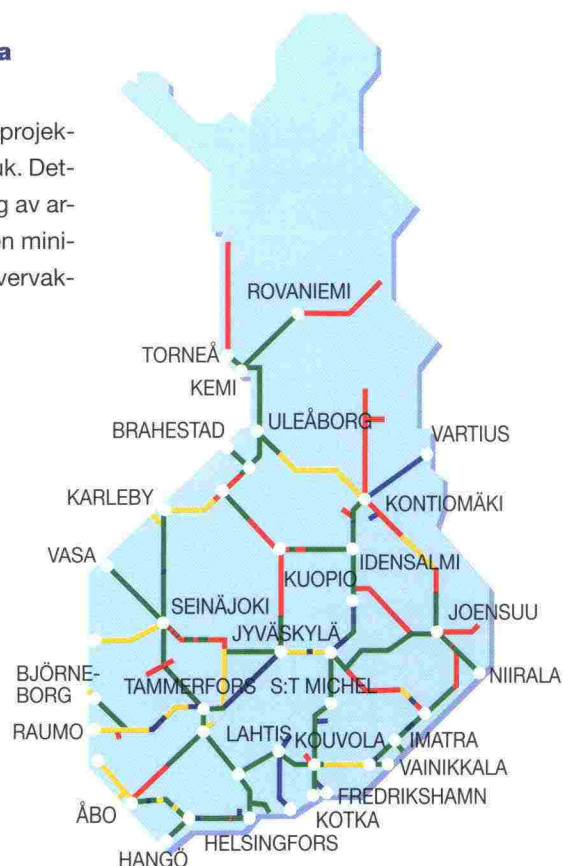
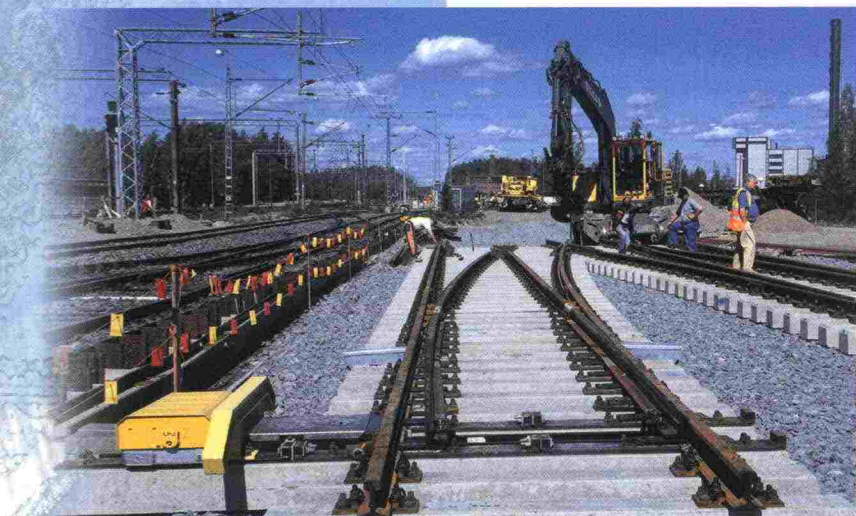
Banöverbyggnaden förnyad

De viktigaste banupprustningsprojekten under året gällde avsnitten Helsingfors–Tammerfors, Seinäjoki–Karleby, Uleåborg–Torneå, Luumäki–Joensuu och Kouvol–Pieksämäki. De flesta åtgärderna bestod

Bannätets överbyggnadsålder



31.12.2002



av förnyande av banöverbyggnaden, det vill säga byte av sliprar, räls och makadam-skiktet.

Avsnittet Helsingfors–Tammerfors har under de senaste åren varit det största upprustningsprojektet och där har också omfattande utvecklingsinvesteringar gjorts. Under år 2002 kunde arbetena på detta banavsnitt i praktiken slutföras, bl.a. kunde uträtningen av banan i Lempäälä tas i bruk. Ett annat stort upprustningsprojekt som sträcker sig över flera år gäller avsnittet Kouvola–Pieksämäki. Arbetena på detta banavsnitt inriktades under året övervägande på banöverbyggnadsarbeten.

Bangårdar förbättras och förnyas

Ombyggnad av bangårdar är en väsentlig del av arbetena för förbättring av bannätets funktion. Det viktigaste av dessa arbeten under året slutfördes i Kervo, där bangården för persontrafik och stationsomgivningarna nu praktiskt taget förnyats helt. Detta förbättrar radikalt förbindelserna för den lätta trafiken och gör det lättare för de resande att röra sig på perrongerna. Servicenivån på stationsområdet kan förbättras och tågutbudet kan ökas. Förnyandet av stationsområdet företogs av RHK och Kervo stad i samarbete.

Den omfattande upprustningen av bangården i Hyvinge nådde under året full omfattning. Likaså upprustades under året bangårdar i Imatra, Joutseno, Jyväskylä, Kemi och Kolari.

Konkurrens ger ökad effektivitet

Banarbetena görs på ett sätt som påminner om processindustrins sätt att arbeta på produktionens villkor: det sker på järnvägstrafikens villkor. För banarbeten krävs det specialutrustning, likaså förutsätts det specialiserat kunnande för byggande av banor.

RHK konkurrensutsätter över hälften av sina investeringsuppdrag för ersättning och utveckling. De uppdrag som kräver specialmateriel och specialistkunnande har med årliga kontrakt givits till bolaget Oy VR-Rata Ab. RHK har dock planer på att gradvis övergå till mera omfattande konkurrensutsättning. Avsikten med detta är att det därmed efter hand skapas en

fungerande marknad och effektivare verksamhet enligt de resultatmålsättningar som kommunikationsministeriet fastställt för RHK, vidare nås höjd produktivitet och effektivare utnyttjande av medlen.

I flera projekt anlitar RHK projektledningskonsulter. Detta arbetssätt pågår för närvarande vid upprustningen av sträckan Kouvola–Pieksämäki, elektrifieringen av banorna i norra Finland och banarbetena i samband med därmed, överbyggnadsarbetena på avsnittet Tammerfors–Jyväskylä, direktbaneprojektet, arbetena med Kervo stadsbana, förbättringen av Karelenbanan samt i en del av underhållsuppdragen.

Inköpsförfarandet utvecklas

RHK har redan i flera år konkurrensutsatt anskaffningarna av säkerhetsanordningar samt elektrifieringsarbetena. Likaså gör RHK sina inköp av viktiga material för banorna med offerttävlan, t.ex. räls, växlar samt sliprar av betong och trä. Av underhållsuppdragen har konkurrensutsättningen närmast gällt banöverbyggnad och broar.

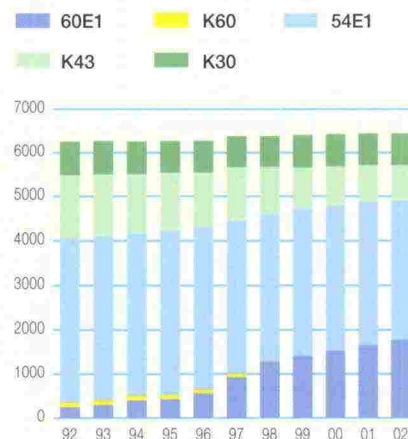
Inköpsförfarandet utvecklas. Under året bereddes nya instruktioner för anskaffningarna, dessa togs i bruk i början av år 2003. Effektiviteten i anskaffningarna ökas också av en förnyad bannomenklatur och i anslutning till denna en ny instruktion för mätning av kvantiteter för banbygge.

Förbättring av byggnadsbeståndet

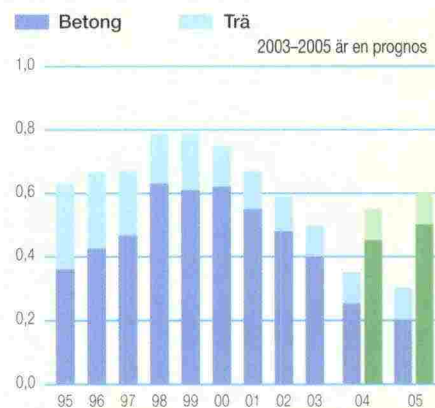
I Uleåborg färdigställdes under året en ny trafikledningscentral med moderna lokaler för den fjärrstyrning som förnyas i samband med elektrifieringen av banorna i norra Finland, likaså för kontroll av bruket av de elektrifierade banorna.

Renoveringen av byggnader under året inriktades i första hand på byggnaderna för banunderhåll och trafikledningscentraler. Reparationer företogs bl.a. i underhållsbyggnaden i Kouvola samt i elhuset och trafikledningscentralen i Ilmala i Helsingfors. En del av det byggnadshistoriskt värdefulla norra lokstallet i Böle hade tagits ur bruk och efter en genomgripande renovering togs den av en ny hyresgäst.

Rälstypen på huvudspåren, spårkm



I spåret lagda sliprar, milj. st



Prognos 2004-05:

- Antalet sliprar som kan bytas med de medel som ramfinansieringen ger (grundbanhållningen ca 300 miljoner euro/år)
- Antalet sliprar som behöver bytas för bibehållande av grundservicenivån (grundbanhållningen ca 370 miljoner euro/år)

Kortfattat

- Ansträngd finansiering kännetecknade upprustningen.
- Arbetena slutförda på avsnittet Helsingfors–Tammerfors.
- Bangården i Kervo ombyggd.
- Ny instruktion för anskaffningarna.
- Trafikledningscentral i Uleåborg klar.

Utvecklingsprojekt

Vad utvecklingsprojekten beträffar finns det mycket att visa upp år 2002, eftersom det inom ett halvår var byggstart för både stadsbanan till Kervo och direktbanan Kervo–Lahtis. Dessa projekt, liksom utbyggnaden av elektrifieringen, spelar en central roll för förbättringen av järnvägs trafikens konkurrenskraft och verksamhetsförutsättningar.

Stadsbanebygget till Kervo inleddes med pålning

Byggande av Kervo stadsbana (sträckan Dickursby–Kervo) började byggas våren 2002 i terrängen mellan Sandkulla och Björkby. Under året lades tyngdpunkten för arbetena vid jord- och brobyggnadsarbeten för den nya banan, som byggs öster om de existerande spåren. Stadsbanan som totalt blir 13,5 km lång byggs på ett 7 km långt avsnitt på en pålad sockel, och för detta ändamål har redan pålar av stålrör och armerad betong till en total längd av ca 100 kilometer slagits in i marken. Pålningens arbetena hörde till de största arbetsfaserna under året.

När jord- och brobyggnadsarbetena för den nya banan blir klara våren 2003 fortsätter arbetet med det egentliga banbygget. Kervo stadsbana tas i bruk i augusti 2004. En projektledningskonsult har anställts för stadsbaneprojektet.

När stadsbanan väl är klar kan trafiken med närtåg utökas; de två spåren på ba-

nans östra sida reserveras då för närtrafik. Stadsbanan ger möjligheter till turtintervaller som kan vara så korta som 10 minuter.

Förlängningen av stadsbanan från Dickursby till Kervo är ett samprojekt som drivs av RHK med städerna Vanda och Kervo. Banan främjar också utvecklingen av en markdisposition som bygger på spårtrafik.

Direktbanebygget inlett med bro- och jordbyggnads-entreprenader

Arbetena med den direktbana som anläggs mellan Kervo och Lahtis kom igång mot slutet av året, med brobyggen och jordbyggnadsåtgärder. Det första bygget som kom i gång var järnvägsbron i Luhdanmäki mellan Orimattila och Hollola.

För banbygget har RHK anställt en projektledningskonsult med uppgift att anordna anbudstävlan mellan bl.a. entreprenörerna. Trots det ingår entreprenörerna sina avtal direkt med RHK. Projektet är så omfattande att det spjälks upp i delentreprenader av lämplig storlek, och dessa bjuds ut med fri konkurrens enligt EU-bestämmelserna. Konkurrensutsättningen ger liksom den omsorgsfulla planeringen av entreprenaderna kostnadsbesparingar, vilket bidrar till att de strikta kostnadsramarna kan hållas.

Direktbanan är i många avseenden ett nästan unikt projekt, eftersom det i Finland var senast på 1970-talet som en motsvarande direktbana byggdes, mellan Jämsänkoski och Jyväskylä.

Direktbanan Kervo–Lahtis skapar förutsättningar för utvecklingen av person- och godstrafik till östra Finland och Ryssland. Banan leder också till att bankapaciteten på stambanan från Helsingfors norrut får ökad kapacitet för eventuella nya trafikbehov.

Direktbanan byggs för snabb persontrafik och för godstrafik. Den blir dubbelspåkig och elektrifierad, linjeskyddad och försedd med automatisk tågkontroll, utan plankorsningar. Till största delen går banan i samma terrängkanal som den existerande motorvägen, vilket med tanke på miljön är en fördel. Banans totala längd blir 74 km, varav 63 km blir ett helt nybyggt avsnitt. Direktbanan skall vara klar på hösten 2006.

Elektrifieringen fortsätter i norra Finland

Elektrifieringens tyngdpunkt ligger i norra Finland. Arbetena har nu avancerat till avsnittet Uleåborg–Rovaniemi och detta avsnitt skall vara färdigt i slutet av år 2004. Nästa avsnitt för elektrifiering är banan Uleåborg–Kontiomäki–Vartius och Kontiomäki–Idensalmi.



Elektrifiering av järnvägsbanor är en samhällsekonomiskt fördelaktig utvecklingsåtgärd, som förbättrar järnvägstrafikens verksamhetsförutsättningar. Likaså är elektrifieringen en betydande investering i miljön.

I samband med elektrifieringen företas också andra betydande projekt som utrustning av banan, förbättring av banöverbyggnaden, byte av broar och omläggning av bangårdar.

Banan Helsingfors-Tammerfors byggs för snabb trafik

Upprustningen av banavsnittet Helsingfors-Tammerfors slutfördes under året, så när som på några finslipningar. Målet har varit att samtidigt höja banans servicenivå och främja trafiksäkerheten i och med att plankorsningarna avskaffas. Banans geometri har förbättrats så att konventionell materiel kan köras i 160 km/h och tåg med lutande karosser i 200 km/h. Det är också meningen att göra godstrafiken effektivare genom att det högsta axeltrycket efter hand höjs till 25 ton.

Servicenivån på stationerna längs stambanan har förbättrats bl.a. med höjda perronger och regntak, förbättrade system för passagerarinformation och bättre förbindelser för fotgängare och annan anslutningstrafik.

Planerna för Marjabanan avancerar

Projektet Marjabanan, en bana som skall vika av från stambanan och gå via Helsingfors-Vanda flygplats till Mårtensdalsbanan, avancerade under året till ett generalplanestadium som kommer att fortgå till slutet av 2003. De viktigaste målen för planeringen, som drivs av RHK och Vanda stad, är en närmare precisering av planerna och byggkostnaderna, projektering av stationerna och anpassningen av banan till omgivningarna. Vidare görs det planer som syftar till att avhjälpa eventuella miljöolägenheter som banan medför.

Marjabanan är under åren som kommer ett av de mest betydande trafikprojekten i huvudstadsregionen. Till följd av flygplatsförbindelsen är banan också ett projekt av nationell, rentav internationell betydelse.

Resecentret i Jyväskylä färdigt

RHK har deltagit i utvecklingen av resecentra. Centret i Jyväskylä blev färdigt i slutet av år 2002. RHK:s andel av projektet var ban- och perrongarbetena. Just resecentret i Jyväskylä är det första som helt och hållet nybyggs för ändamålet, att tjäna som gemensam trafikterminal.

RHK har på många sätt satsat på servicenivån i stationerna för persontrafik. I Malm i Helsingfors har i samarbete med stadens trafikverk färdigställts ett nytt område för anslutningsparkering med 106 platser. Kameraövervakningssystem har i samarbete med städerna och VR Aktiebolag installerats på stationerna i Riihimäki, Kervo, Kuppis i Åbo och Salo.

Informationen till passagerarna på stationerna har förbättrats med ett centralt styrningssystem för elektroniska informationstavlor. Nya orter med resecentra kan vid behov kopplas in i systemet. Än så länge är det informationstavlorna i Kouvola, Villmanstrand och Jyväskylä som är med i systemet. Den tekniska kvaliteten hos stationernas högtalarsystem har också förbättrats på flera håll i Finland.

Terminal i Oritkari under byggnad

Godstrafikens motsvarighet till resecentra är terminalerna för kombinerade transporter. I Uleåborg byggs som bäst terminalen i Oritkari, ett samprojekt som realiserar av RHK, Uleåborgs stad och VR Aktiebolag. Terminalen skall vara klar år 2004. När detta projekt är klart kommer en större andel av lastbilstransporterna att på långa resor kunna dra nytta av den miljövänliga spårbundna trafiken.



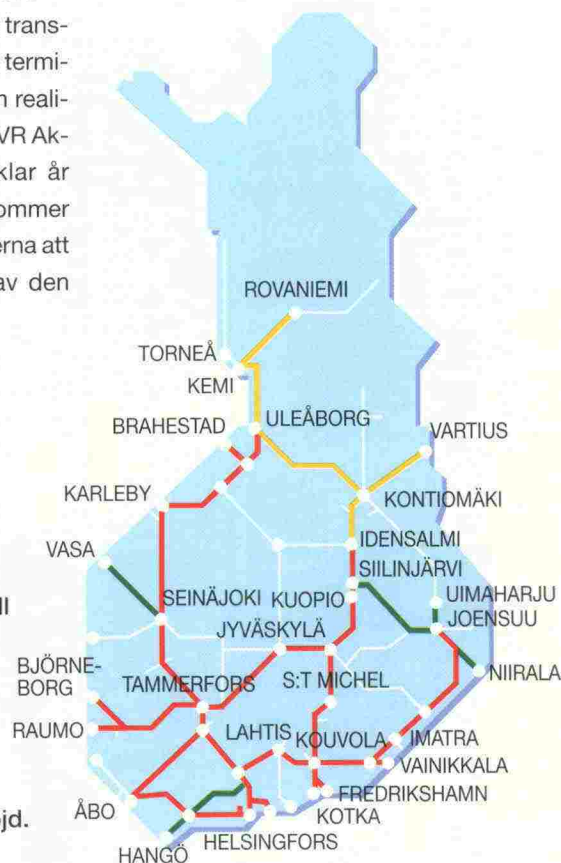
Elektrifiering av bannätet

31.12.2002

- Elektrifierad
- Under byggnad
- Banor vilkas elektrifiering planeras

Kortfattat

- Byggstart för stadsbanan till Kervo.
- Byggstart för direktbanan.
- Elektrifieringen pågick mellan Uleåborg och Rovaniemi.
- Stambanans servicenivå höjd.
- Satsningar på resekedjor.



Säkerheten

Året 2002 var beträffande olycksfallsstatistiken det bästa på länge. Trots att antalet bokförda incidenter var mycket stort, var de till största delen bara olika slags tillbud. Bidragande orsaker till säkerhetsutvecklingen är det ökade bruket av säkerhetsanordningar som tryggar tågens gång, ersättande av gamla system med moderna samt slutförandet av de två första faserna av installationen av automatisk tågkontroll.

Inga personskador i tågtrafiken

I persontrafiken uppstod inga personskador, trots ett allvarligt tillbud när ett persontåg med alltför hög hastighet körde igenom en felställd växel. I godstågstrafiken skedde tre urspårningar, en till följd av att en vagns hjullager gått sönder, en till följd av att banan i hett väder givit vika och en på grund av mänsklig felbedömning. I växlingsarbete förekom några lindriga olycksfall i arbetet.

En oroväckande omständighet har varit det tilltagande likgiltigheten för säkerheten bland allmänheten, vilket visar sig t.ex. i form av obehörig vistelse på järnvägsområdet eller som plankorsningsolyckor. Det finns inga tekniska metoder som helt kan eliminera olyckor, om människorna själva inte bryr sig om säkerhets-

reglerna och inte förstår att akta sig på järnvägsområdena.

Plankorsningsolyckor på banavsnitt med låg trafikfrekvens

Antalet plankorsningsolyckor minskade nästan till målnivån (högst 40 olycksfall/år). Antalet var nämligen 42 under året. De ledde till att fyra personer omkom, tre skadades allvarligt och sex lindrigt. Alla offer var vägtrafikanter.

Det typiska för plankorsningsolyckorna år 2002 var att de nästan alla inträffade på banavsnitt med liten tågtrafik eller på industribanor. Tre olyckor inträffade på den mer trafikerade banan Toijala–Åbo. Om vi ser på antalet plankorsningsolyckor är det farligaste banavsnittet som tidigare Seinäjoki–Kaskö, där det enbart förekommer godstrafik.

Kartläggning av korsningsområdena

I arbetet för att göra plankorsningarna säkrare har det varit väsentligt att kartlägga förhållandena i korsningarna. Under år 2002 inventerades omkring 400 plankorsningar. Med stöd av resultaten ges det för varje korsning specifika rekommendationer om hur den kan göras säkrare. Åtgärderna kan vara röjande av zoner för fri sikt, byggnad av bomanordningar eller för-

längning av existerande bommar. Det har också sökts fram lämpliga platser för experiment med hellånga bommar eller portaler.

Under året fortgick den plankorsningskampanj som RHK redan året innan inlett i samarbete med partnerföretag. År 2002 inriktades kampanjen på Åbo-, Björneborgs- och Raumoregionen. Kampanjens mål är att lära människorna vara försiktigare i plankorsningar.

Med broar och andra arrangemang slopades under år 2002 över hundra plankorsningar. Fem av dessa hörde till de 26 plankorsningar som KM:s plankorsningsarbetsgrupp år 2001 klassade som de farligaste. Vidare har det utvecklats ett system med korsningsvårdar, så att det för varje plankorsning utses en person som ser till att korsningen är säker.

Snöskoterleder är ett nytt bekymmer

Det ökande bruket av snöskoter håller på att bli ett problem, i och med att miljönämnderna i vissa kommuner – i strid med utlåtandena från RHK:s sida – slagit fast snöskoterleder som korsar järnvägen i markplanet. I frågan om rätten att bestämma om plankorsningar har nu ansökan om avgörande ingetts till förvaltningsdomstolen, samtidigt som nya alternativa lösningar söks.



Det första preliminära avtalet om byggande av en lätt bro för snöskotertrafik har redan ingåtts med Nilsjö kommun. Det är att hoppas att detta exempel manar till efterföljd i byggandet av framtida snöskoterleder.

Skoledere får upplysning i säkerhetsfrågor

Allvarliga säkerhetsrisker på järnvägsområdena tas också av barn och unga som klättrar på järnvägsvagnar eller de elektriska installationerna. För förebyggande av olyckor har skolor, i vilkas närhet det förekommer t.ex. elektrifieringsarbeten, tillsänts en cd-rom/video om elsäkerheten vid järnvägarna. RHK vill betona att det inte är tillräckligt att videon visas för en enda årsklass när arbetena inleds, utan varje år borde alla nya klasser få se programmet.

Tillsammans med VR och polisen fortsatte på olika håll i landet den informationskampanj där skolelever blir upplysta om riskerna med att röra sig på järnvägsområden och om spelreglerna som gäller när man rör sig där.

Radionät enligt ny standard förbereds

I Finland har förberedelser gjorts för införande av ett rikstäckande radiosystem för järnvägarna. Systemet bygger på den europeiska standarden för järnvägar, GSM-R.

Radionätet är ett system för kommunikation mellan trafikkontrollen och lokförarna, för att säkra smidigheten i trafiken och säkerheten. Det nuvarande systemet är

analogt; dess kapacitet kan inte byggas ut med tanke på framtida krav.

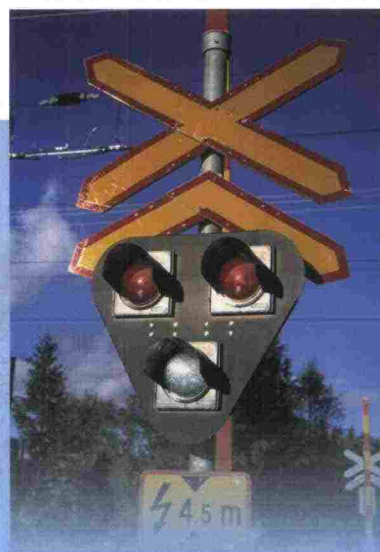
Tågkontrollen längs huvudbanorna färdig

Installationen av automatisk tågkontroll längs huvudbanorna med intensiv trafik slutfördes i början av år 2002. Till framtidsplanerna hör att systemet vidgas till att omfatta hela bannätet, med ett fåtal motiverade undantag. Under år 2002 avancerade projektet med syneförrättningar och uppgörande av planer för de kommande investeringarna. Principen är att banorna förses med säkerhetsanordningar som anpassas till banornas trafikvolym och i anslutning till detta ett system för automatisk tågkontroll.

Enhetliga bestämmelser och system

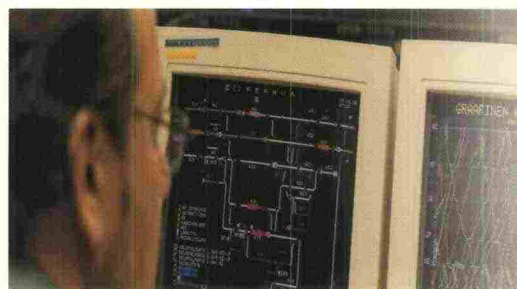
Säkerhetsdirektivet är med tanke på arbetet för järnvägssäkerheten en av de viktigaste handlingar som är under beredning. Säkerhetsdirektivet ingår i det så kallade andra järnvägspaketet; övriga direktiv i detta paket gäller kompatibilitet, kapacitetsfördelning och bestämmande av banavgifter.

Säkerhetsdirektivet kommer att föra med sig nya aktörer och nya uppgifter, förutsatt att järnvägspaketet förs vidare enligt planerna. Bland de nya aktörerna som blir aktuella i Finland kan nämnas en nationell myndighet för järnvägssäkerhet. Likaså kommer det att finnas speciella anställda med ansvar för säkerheten hos den instans som sköter infrastrukturen, alltså RHK, och hos trafikbolagen.



Kortfattat

- Inga allvarliga olyckor i järnvägstrafiken.
- Plankorsningssäkerheten förbättrad.
- Medborgarinformation i säkerhetsfrågor.
- Förberedelser för nytt radionät.
- Andra fasen av tågkontrollen genomförd.
- Förberedelser inför nya bestämmelser.



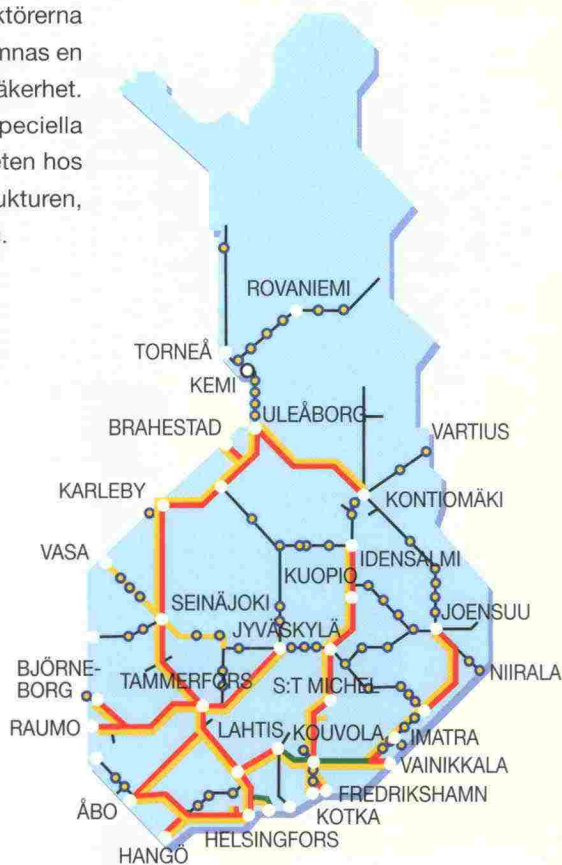
Antalet plankorsningar på statens banor sammanlagt åren 1960-2002



Säkerhetsanläggningar

- Linjeblockering och fjärrstyrning
- Linjeblockering
- Automatisk tågkontroll
- Enskilda säkerhetsanläggningar

31.12.2002



Underhållet



Målet för basunderhållet är att banorna skall hållas i ett skick som motsvarar trafiken. Till underhållet hör också skötseln och reparationerna av perrongområdena. Gränsdragningen mellan fastighetstjänsterna och banunderhållet har förenklats och framdeles kommer konkurrensutsättningen för dessa båda funktioner att för enhetligas.

Konkurrensutsättningen vidgas

Basunderhållet av banorna har hittills inte varit föremål för konkurrens utom beträffande skötseln av perrongområdena, utan uppdragen har givits ut till fasta totalpris. Under året gjordes förberedelser för den kommande konkurrensutsättningen av underhållet i form av en strategi för ändamålet. Upprättandet av det övervakningsväsen som behövs med tanke på konkurrensutsättningen inleddes i slutet av år 2002.

Till att börja med kommer underhållet i norra Finland att släppas fri för konkurrens, de första avtalen som bygger på anbud bör träda i kraft sommaren 2005. Under år 2002 preciserades kostnadsuppföljningen av underhållet, så att uppföljningen kan

läggas till grund för övervakningen av konkurrensutsättningen.

Det förebyggande underhållet

Underhållet får i allt större omfattning karaktären av förebyggande underhåll och diagnostik utnyttjas för bestämning av anläggningarnas skick. Genom optimal inriktning av åtgärderna skall mängden störningar för tågtrafiken hållas så låg som möjligt. Under året blev det nödvändigt att införa hastighetsbegränsningar på banavsnittet Idensalmi-Ylivieska, till följd av att investeringarna i banans skick blev fördröjda.

Inventeringar av stationsområden

På alla stationer som är avsedda för persontrafik företogs under året en inventering av möjligheterna att ta sig fram utan hinder. Avsikten var att utreda hur rörelsehandikappade kan ta sig genom stationsområdena fram till tågen utan assistans. Det insamlade materialet kommer att vara till nytta i den framtida planeringen. Lika så fortsattes skötselklassificeringen av stationsområdena.



Kortfattat

- Förberedelser inför ökad konkurrens i underhållet.
- Satsningar på exakt inriktning av arbetena.
- Kartläggning av allmänhetens obehindrade ruttval på stationerna.

Tekniken

Den tekniska forskningen är till nytta för hela RHK; dess syfte är att förbättra järnvägarnas konkurrenskraft. Med utveckling av normer styrs säkerheten i vårt lands järnvägstrafik upp till europeisk toppnivå. Normerna är också en förutsättning för konkurrensutsättningen av arbetsuppgifterna och för öppnandet av bannätet för konkurrens. Lösningarna som bygger på normerna skall vara totalekonomiskt riktiga utan avsteg från säkerheten.

Under året infördes nya eller förnyade avsnitt i de bantekniska bestämmelserna och anvisningarna RAMO, nämligen avsnitten Bangeometri, Bankonstruktion, Banöverbyggnad, Kontroll och underhåll av växlar samt Perronger.

Tyngdpunktsområdena för forskningen år 2002 var bl.a. de krav som höjningen av axeltrycket ställer, plankorsningskonstruktionerna, fundamenten för stolpar och dimensioneringen av betongsliprar. Resultaten av den tekniska forskningen presenterades brett under seminariet Rata 2002 i Hyvinge. Antalet seminariedeltagare var omkring 300.

En ny epok har börjat för tunga transporter

I december 2002 inleddes den tunga godstrafiken med 25 tons axeltryck på det första banavsnittet i Finland. Tack vare den förstärkta banan och trafikföretagets nya vagnar kunde den tunga trafiken inledas för pappersindustritransporterna mellan Gerknäs och Hangö. Reformen har föregåtts av ett långvarigt FoU-arbete, där Finland och Sverige går i spetsen för den europeiska utvecklingen.

Efter årsskiftet utvidgades trafiken till att också omfatta transporter av anrikad malm mellan Harjavalta och Mäntyluoto. Inför klassificeringen för tung trafik krävs det banförbättringar och stabilisering. Likaså tas erfarenheterna från de

avsnitt där trafiken redan kommit i gång noga tillvara.

Internationell säkerhetsanordningsteknik

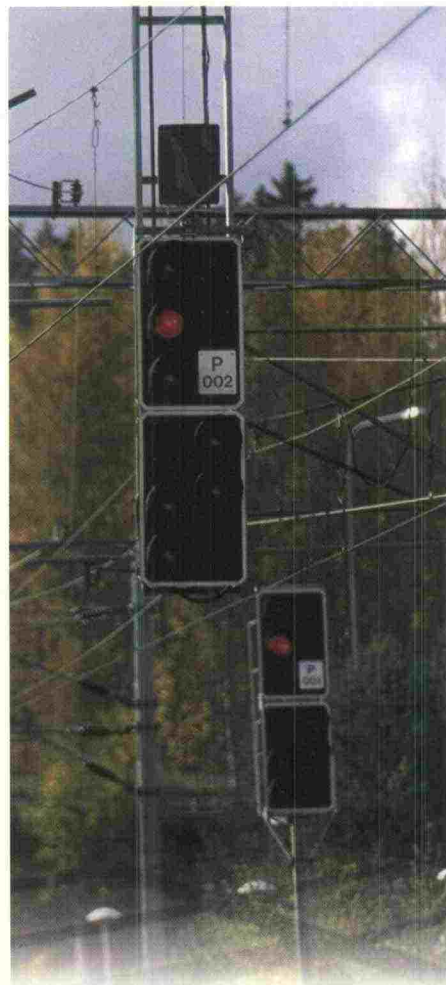
Inom tekniken för säkerhetsanordningar har utvecklingsarbetet bedrivits kraftigt. RHK har varit med i det europeiska arbetet för skapandet av system för trafikledning och tågkontroll.

Under året deltog RHK särskilt i utvecklingen av säkerhetsanordningskraven Eurointerlocking och av ERTMS Regional, ett trafikledningssystem för banor med låg trafikfrekvens. Likaså inleddes utvecklingen av en STM-adapter, som skall göra det möjligt att använda de nya tågkontrollanläggningarna för europeiska lokomotiv på de nuvarande tågkontrollförsedda banorna i Finland.

Europeisk kompatibilitet

De europeiska kompatibilitetsdirektiven för järnvägar kommer framdeles att vara av stor betydelse både för de tekniska lösningarna och för trafikbestämmelserna.

Kompatibilitetsarbetet har dominerats av de arbetsgrupper inom AIEF som gör upp tekniska specifikationer. RHK:s egna representanter samt konsulter för RHK har intensivt deltagit i arbetsgruppernas arbete. Detta är det bästa sättet att påverka texternas innehåll. Arbetsgruppernas arbete och aktuella frågor inom kompatibilitetskommittén behandlas regelbundet på de av RHK anordnade nationella uppföljningsmötena.



Kortfattat

- Nya RAMO-avsnitt införda.
- Forskningen presenterad på banseminarium.
- 25 t axeltryck infört.
- Stärkt internationellt samarbete.

Översikt av styrelsen

Styrelsens uppgifter och verksamhet

Banförvaltningscentralens (RHK) verksamhet styrs och övervakas av dess styrelse. Styrelsen bestämmer om RHKs allmänna verksamhetslinjer, om service- och verksamhetsmålsättningar, om verksamhetsplaner och ekonomiplaner, om budgetförslaget, om anordnandet av tekniska kontroller på det allmänna planet, om principerna för prissättningen av tjänsterna, om inrättande och avskaffande av tjänster samt om godkännande av kollektivavtal. Vidare skall styrelsen fastställa de mera betydande planerna som gäller byggnader och underhåll av bannätet samt trafikstyrningen, och ställa trafikpolitiska förslag som gäller järnvägstrafiken.

Styrelsen höll under berättelseåret elva sammanträden. I anslutning till en konferensresa till Tammerfors besåg styrelsen bangårds- och stationsområdesprojekten i Toijala, och i Lempäälä besiktigades banutrustningen i Hollo.

Under året behandlade styrelsen långsiktiga separata frågor, bl.a. följande: reformerna inom järnvägslagstiftningen, tillräckligheten av verkets personalresurser, strategin för konkurrensutsättningen av banarbetena, fastställande av grunderna för banavgifterna, anordnandet av intern revision, utveckling av säkerheten i järnvägstrafiken samt effektivisering av miljöverksamheten. Därtill behandlade styrelsen ett förslag som ställts av kommunikationsministeriet om en reform av trafikadministrationen.

RHKs personal

Antalet årsverken inom RHK under året var 116, därav 76 i RHKs egentliga verksamhet och 40 i funktionerna som gällde biljettkontrollavgifter. Ökningen från föregående år var 7 årsverken i den egentliga verksamheten medan kontrollavgiftsverksamheten minskade med ett årsverke. Personalen som arbetar med RHKs egentliga verksamhet har hand om beställningen av planering, underhåll och byggherreverksamhet för banhållningen och fastighetsfunktionerna samt beställningen av trafikledningsuppdrag, likaså myndighetsuppdrag i anslutning till säkerhet, tekniska normer och tillstånd samt de ekonomiska och administrativa uppgifterna inom verket. Uppgifterna för personalen inom kontrollavgiftsfunktionerna är offentlig-

rättslig serviceverksamhet. Antalet anställda vid årets utgång var 124.

De av RHK betalda lönerna och arvordena jämte bikostnader var 5,6 miljoner euro. Personalkostnadernas andel av hela verksamhetens kostnader var omkring en procent.

De anställdas genomsnittsålder vid årets utgång var 44,4 år. Kontrollörernas genomsnittsålder var 40,8 år och de anställda i den egentliga verksamheten hade snittåldern 46,2 år. 30,6 % av de anställda var kvinnor.

De RHK-anställdas tillfredsställelse med arbetet och ledningsmetoderna har, beträffande de anställda vid Brunnsgatan, följts upp med en årlig tillfredsställelsebarometer. Föregående mätning skedde hösten 2000 och mätningen som gällde år 2002 företogs i januari 2003. Svarsprocenten hade ökat från 65 till 74 procent.

Arbetsstillfredsställelsen åren 2000 och 2002

	2000	2002	Förändr. % 2002/2000
Arbetets innehåll	68,7	67,3	- 2,0
Ledning	54,4	56,2	+ 3,3
Arbetsgemenskapens funktion och stödet för utveckling	57,1	60,3	+ 5,6
Övrigt i anslutning till organisationen	59,7	63,0	+ 5,5
Totalt	60,0	61,6	+ 2,7
Benägenhet för byte av och cirkulation på arbetsplatser	37,8	24,2	- 36,0

En tabell över resultaten av tillfredsställelse-mätningarna visas ovan. Resultaten ges i indexform, högsta tillfredsställelse anges med 100. Totalindex år 2002 var 61,6 och år 2000 60,0. Arbetets innehåll fick det bästa betyget med index 67,3, en viss minskning sedan föregående gång. Det sämsta betyget gavs för ledningen, 56,2. Omdömena som gällde ledning, arbetsgemenskapens funktion och andra aspekter som gäller hur organisationen fungerar har förbättrats med 3–6 procentenheter sedan föregående mätning. Särskilt bra har utvecklingen varit i följande frågor: respons i anslutningen till ledningen om arbetets resultat, det interna samarbetet inom RHK och arbetsatmosfären

samt den interna öppenheten och informationen.

Disponibla medel

Av budgetmedlen fick under året 467 miljoner euro disponeras för RHKs bruttokostnader. I detta belopp ingick medel som överförts från föregående år (22 M€), nettomedlen som ingick i den egentliga budgeten och tilläggsbudgeterna (444 M€), samt de intäktsförda medlen för momentet (69 M€). Medlen var 62 miljoner euro mer än under föregående år. Överföringen för användning år 2003 var 36 miljoner euro.

Använda medel

RHKs verksamhet betonades planeringen av byggnads- och underhållsarbetena samt beställningsfunktionerna. Projekten avancerade enligt tidtabell. Användningen av budgeterade medel följde i stort sett planerna. Av anslaget för ett radionät överfördes 33 M€ till följande år. Av medlen för byggarbeten överfördes 3 M€ till nästa år och 0,6 M€ i form av nationella EU-medel.

Under året användes totalt 418 miljoner euro av medlen för banhållningen. Detta var en ökning med 35 M€ eller med 9 %. För utvecklingsprojekten användes 88 M€, 2 M€ gick till markköp, 135 M€ användes för investeringar i grundbanhållningen och 193 M€ utgjorde kostnader för verksamheten. Störst av kostnadsposter var banunderhållet och bandriften, 130 M€, medan trafikledningen kostade 38 M€.

De största enskilda projekten inom grundbanhållningen och därmed de största kostnaderna gällde upprustningen av banavsnitten Helsingfors–Tammerfors 21 M€, Kouvola–Pieksämäki 19 M€, Villmanstrand–Parikkala 16 M€, Tammerfors–Orivesi–Jyväskylä 8 M€, Uleåborg–Rovaniemi 8 M€ samt Seinäjoki–Uleåborg 3 M€

Utvecklingsinvesteringsmedlen gick till nivåförbättringar på banan Helsingfors–Tammerfors med 17 M€ samt elektrifieringsarbeten på avsnittet Uleåborg–Rovaniemi 12 M€. 12 M€ användes för automatisk tågkontroll och 10 M€ gick till arrangemang som gällde plankorsningar längs huvudbanorna. 1 M€ gick till husbyggnad.

Intäkts- och kostnadskalkyl

I affärsbokföringen skrivs som intäkter av verksamheten de intäkter som kommer från den avgiftsbelagda verksamheten, hyresintäkter och övriga inkomster. Intäkterna under året var 73 M€, varav den största posten 53 M€ var den offentlig-rättsliga intäkten banavgiften, som inflöt med stöd av speciallagar. 1,6 M€ inflöt i form av offentligrättsliga kontrollavgifter med stöd av betalningsbeslutet. Olika tillståndsavgifter gav 0,4 M€, fastighetshyror och bruksersättningar gav 10 M€. De övriga intäkterna uppgick till 8 M€, därav gav försäljningen av utmönstrad egendom 2 M€; 6 M€ inkom i form av planerings- och direkt byggstöd från EU. Av det direkta EU-stödet gick 2,7 M€ till det statliga intäktsmomentet, varför dessa medel inte kom banhållningen till godo. Intäkterna av verksamheten minskade sammanlagt med 2,8 M€ jämfört med föregående år, 4 %.

I RHKs bokföring bokas alla utgifter som kostnader med undantag för det som betalas för investeringsprojekt, eftersom dessa skrivs in i balansräkningen under anläggningstillgångar. Kostnaderna för verksamheten var 414 M€. Den största kostnadsposten 227 M€ bestod av avskrivningar. Banunderhåll och trafikledningstjänster köps av utomstående företag, detsamma gäller för fastighetsunderhåll, specialist- och forskningstjänster. Dessa utgör de största posterna som bokförs som inköp, totalt 179 M€. Personalkostnaderna var 6 M€. Hyror och andra kostnader uppgick till totalt 2,7 M€; de största posterna var kontorshyror, fastighetsskatt, medlemsavgifter till utlandet och resor. Kostnaderna för verksamheten ökade jämfört med föregående år med 25 M€ eller 6 %. Med avskrivningarna frånräknade ökade kostnaderna med 12 M€, 7 %.

Kostnadsunderskottet före finansiella poster och extraordinära poster var 341 M€. De extraordinära intäkterna och kostnaderna bestod övervägande av kostnader och skadestånd i anledning av oförutsedda förseningar på grund av skador på banorna och banarbeten. Kostnadsunderskottet efter de finansiella och extraordinära posterna blev 344 M€. Enligt intäkts- och kostnadskalkylen kunde 18 % av kostnaderna täckas med intäkterna, vilket är en nästan lika stor andel som under föregående år.

RHK redovisade 2 M€ i form av momsintäkter och erlade 89 M€ i moms på sina kostnader. Kostnadsunderskottet med momsen medräknad var 431 M€. Kostnadsunderskottet ökade jämfört med föregående år med 37 M€ eller 9 %.

Balansräkningen

Balansomslutningen var 2 573 M€. Minskningen jämfört med året innan var 1,5 M€ eller 0,06 %. Kapitalvärdet av anläggningstillgångarna vid årets slut var 2 567 M€. Minskningen under året var 1,4 M€. Nettoökningen i anläggningstillgångar var under året 225 M€. De planmässiga avskrivningarna uppgick till 227 M€. Avskrivningarna översteg nettoökningen med 2 M€.

Värdet av ökningarna i järnvägens anläggningar var 220 M€. Därav var utvecklingsinvesteringarna 87 M€. Investeringarna i upprustning var 133 M€, vilket var 91 M€ mindre än avskrivningsbeloppet för bannätet, 224 M€. De årliga ersättande investeringarna bör i själva verket vara minst lika stora som avskrivningarna för att värdet av anläggningstillgångarna inte skall sjunka.

Kostnadsvarsighet

Till den avgiftsbelagda verksamhet som RHK bedriver hör, enligt avgiftsbeslut av kommunikationsministeriet och enligt lagen om betalningsmotsvarighet, utfärdandet av olika slags användningstillstånd, beslut och tekniska bestämmelser samt den försäljning av tjänster som sker inom fastighetsfunktionerna och i form av kontrollavgifter. Med stöd av en speciallag debiterar RHK av det trafikerande företaget en banavgift, vars betalningsgrunder definieras separat enligt principen att de skall överensstämma med kostnadsvarsigheten för övriga trafikformer.

Intäkterna av den avgiftsbelagda verksamheten enligt avgiftsbeslutet var 11,7 M€. De offentligrättsliga intäkterna av detta belopp var intäkterna av kontrollavgifts-verksamheten samt diverse tillstånd och beslut, sammanlagt 1,7 M€. De offentlig-rättsliga intäkterna täckte inte helt kostnaderna för prestationerna. Intäkterna för tillstånd och beslut som definierades på affärsekonomiska grunder var 0,1 M€. Bidraget som dessa prestationer gav var 9 % av kostnaderna.

RHKs fastighetsverksamhet var den mest betydande av de funktioner som prissatts på affärsekonomiska grunder. Hyresintäkterna var inalles 9,7 M€. De övriga intäkterna för fastighetsverksamheten var 0,2 M€. Fastighetsfunktionernas sammanräknade intäkter var 9,9 M€. Intäkterna har minskat med 0,3 % jämfört med föregående år.

De specifika kostnaderna för fastighetsverksamheten var 7,7 M€. Kostnaderna ökade med 5,3 % jämfört med år 2000. Den största kostnadsposten, underhåll och reparationer av fastigheterna, blev 6,7 M€, en ökning från föregående år med 6 %.

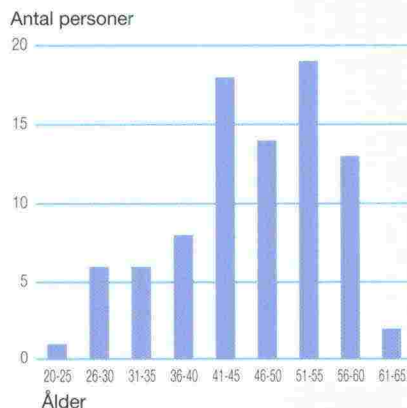
Kapitalvärdet av de fastigheter som genererar intäkter var 70,9 M€. Bruksöverskottet efter separata och gemensamma

Årsverken enligt verksamhet 2002

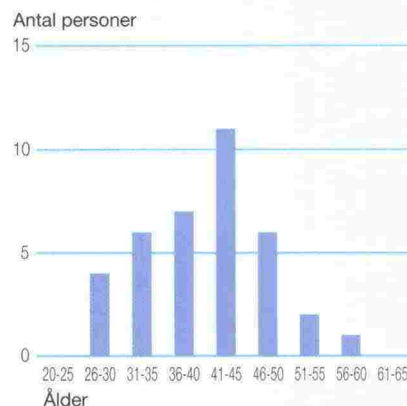


Åldersfördelningen bland de anställda

Inom verket



Inom kontrollavgiftsverksamheten



kostnader var 2,1 M€, varför avkastningen på sysselsatt kapital var 2,9 %. Inom fastighetsverksamheten var avskrivningarna 2,6 M€. Driftunderskottet efter avskrivningar var 0,5 M€, med andra ord var bidraget -0,7 %. Enligt den beräkningsinstruktion som Statskontoret slagit fast borde avkastningen i kostnadsmotsvarighetsberäkningen ha gett en nominell ränta på 4,9 % på sysselsatt kapital. Räntekostnaderna var 3,3 M€. Fastighetsverksamhetens driftunderskott var 3,8 M€, med andra ord var bidraget -5,4 % på sysselsatt kapital. RHKs fastighetsbestånd producerade alltså inte det bidrag som krävdes.

Driftsresten före kapital- och gemensamma kostnader var 2,3 M€ på plus och 30 % av de separata kostnaderna. Det är denna summa som fastighetsfunktionerna genererar till momentet banhållning. Fastighetsintäkterna täcker även det mesta av avskrivningarna av investerat kapital men inte ränteintäkten.

Kommunikationsministeriet har konstaterat att RHKs fastighetsverksamhet inte har förutsättningar att fungera lönsamt affärsekonomiskt sett. Därför har det ställts upp en målsättning enligt vilken överskottet efter de separata kostnaderna bör vara minst 30 % av kostnaderna. Detta mål nåddes.

Det är svårt att öka intäkterna av fastigheterna, på grund av byggnadsbeståndets ålder, skick och läge. Med intäkterna av fastighetsverksamheten har dock något över 70 % av de kostnader som beräknas enligt statens avkastningskrav årligen kunnat täckas. Under redovisningsåret var bidraget 72 %. Den största delen av hyrorna kommer från kontorsbyggnader i anslutning till järnvägstrafiken; hyresnivån för dessa har slagits fast på affärsekonomiska grunder med beaktande av utrustningsnivå och användningsändamål. Intäkterna av bostadsbyggnaderna är 13 % av alla intäkter. Bostadshusens läge på områden med nettoutflyttning och bostädernas utrustningsnivå ger inte möjligheter till en höjning av hyresnivån. RHKs byggnadsbestånd kan svårigen omvandlas så att det producerar god avkastning. Intäkterna av markområdena var 28 % av intäkterna; dessa intäkter producerar överskott efter avdrag av de totala kostnaderna.

Kostnaderna uppdelade enligt uppgift

En presentation av RHKs kostnader för de olika uppgifterna ges på sida 26. Verksamheten är uppdelad i upprätthållande av bannätet och avgiftsbelagd verksamhet. I verksamhetskostnaderna inräknas separata kostnader och administrativa kostnader. De sammanräknade kostnaderna är 543 miljoner euro.

Den avgiftsbelagda verksamhetens andel av alla verksamhetskostnader är 3 %. I beräkningen har också intagits de administrativa kostnaderna för investeringarna, eftersom dessa inte aktiveras i balansräkningen.

Upprätthållandet av bannätet består av trafikledning, banunderhåll och -drift samt planerings- och undersökningsverksamhet.

Trafikledningen, som ser till att trafiken på banorna sker tryggt, presenteras som en funktion för sig. Trafikledningen är en tjänst som nästan helt köps utifrån, varför de administrativa kostnaderna är små.

Inom upprätthållandet av bannätet är den viktigaste uppgiften banunderhållet och driften, vari ingår skötsel och underhåll av banan och dess anläggningar, driftkostnaderna som elektricitet för belysningen och uppvärmningen av växlarna samt kostnaderna för lokaliteterna för banhållningsutrustningen. Kostnaderna uppgår till 500 miljoner euro om året. Ökningen sedan föregående år var 3 %. Med kapitalkostnaderna frånräknade var kostnadsökningen 8 %. Orsakerna är det ökade reparationsbehovet och den höjda prisnivån, likaså att antalet anläggningar som banhållningen ansvarar för har ökat. Förbättringen av det egentliga banunderhållets produktivitet var 3 % sedan föregående år. Räntesatsen för kapitalkostnadernas del sjönk med 0,4 procentenheter sedan år 2001.

Som separata helheter har medtagits planering och undersökningar. I dessa ingår strategiska planer, projektplanering, tekniska undersökningar och bantekniska bestämmelser. Dessa är små som funktioner betraktat, men de slukar dock en tredjedel av de administrativa kostnaderna för banhållningen. Orsaken är att RHKs egna anställda själva sköter planerings- och forskningsuppgifterna. Tre fjärdedelar av planeringsarbetet tas i form av köpta tjänster.

Totalt en tredjedel av kostnaderna för upprätthållande av bannätet består av drifts- och gemensamma kostnader. Två tredjedelar av kapitalkostnaderna består däremot av avskrivningar. De totala kostnaderna för upprätthållande av nätet är omkring 100 M€ högre än de årliga bruttokostnaderna för banhållningen.

Helsingfors 27.3.2003

Banförvaltningscentralens styrelse

Timo Poranen
Hannele Luukkainen
Markku Pyy
Veikko Vaikkinen
Kaisa Leena Välpirtti

Hur banhållningens utgifter fördelades 2002



Banhållningens utgifter för bannätet 1993-2002, milj. euro



Bannätets investeringar åren 1963-2002, milj. euro

(Till fasta priser enligt 2002 prisnivå)



Intäkts- och kostnadskalkyl

1 000 euro		1.1.-31.12.2002	1.1.-31.12.2001
INTÄKTER FRÅN VERKSAMHETEN			
Intäkter från avgiftsbelagd verksamhet	55 004		54 953
Hyror och driftersättningar	9 851		9 996
Övriga intäkter från verksamheten	8 299	73 154	11 030
			75 979
KOSTNADER FÖR VERKSAMHETEN			
Material, tillbehör och varor	- 267		- 145
Personalkostnader	- 5 599		- 4 836
Hyror	- 968		- 835
Köp av tjänster	- 178 532		- 167 999
Övriga kostnader	- 1 708		- 1 382
Avskrivningar	- 227 279	- 414 353	- 214 278
			- 389 475
ÅTERSTOD I		- 341 199	- 313 496
FINANSIERINGSINTÄKTER OCH KOSTNADER			
Finansieringsintäkter	49		47
Finansieringskostnader	- 64	- 15	- 56
			- 9
EXTRAORDINÄRA INTÄKTER OCH KOSTNADER			
Extraordinära intäkter	778		988
Extraordinära kostnader	- 3 447	- 2 669	- 2 392
			- 1 404
ÅTERSTOD II		- 343 883	- 314 909
INTÄKTER FRÅN SKATTER OCH ANDRA OBLIGATORISKA AVGIFTER			
Debiterad moms	1 517		2 318
Erlagd moms	- 88 947	- 87 430	- 81 514
			- 79 196
RÄKENSKAPSPERIODENS KOSTNADSREST		- 431 313	- 394 105

Balansräkningen 31.12.2002

1 000 euro	2002		2001	
AKTIVA				
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR				
Immateriella tillgångar				
Immateriella rättigheter		215		2
Materiella tillgångar				
Jord- och vattenområden	4 432		4 424	
Bygg- och vattenområden	80 388		79 051	
Byggnader	40 761		42 064	
Banutrustning	2 239 056		2 230 843	
Maskiner och anläggningar	6 440		7 100	
Inventarier	5		10	
Förskottsinbetalningar och pågående anskaffningar	195 424	2 566 506	204 601	2 568 093
OMSÄTTNINGS- OCH FINANSIERINGSTILLGÅNGAR				
Kortfristiga fordringar				
Försäljningsfordringar	5 385		5 283	
Övriga kortfristiga fordringar	817	6 202	1 062	6 345
Likvida medel				
Kassakonto		1	0	
AKTIVA TOTALT		2 572 924		2 574 440
PASSIVA				
EGET KAPITAL				
Statens kapital				
Statens kapital 1.1.1998	2 371 022		2 371 022	
Förändring i kapitalet från tidigare räkenskapsperioder	156 926		157 629	
Överföring av kapital	420 875		393 402	
Räkenskapsperiodens kostnadsrest	- 431 313	2 517 510	- 394 105	2 527 948
FRÄMMANDE KAPITAL				
Kortfristigt				
Erhållna förskott	50		27	
Leverantörsskulder	54 256		45 537	
Redovisning mellan räkenskapsverk	139		116	
Poster för vidare redovisning	91		79	
Resultatregleringsskulder	878	55 414	733	46 492
PASSIVA TOTALT		2 572 924		2 574 440

Anläggningstillgångar 31.12.2002

1 000 euro	Kapital- värde 1.1.2002	Minskning	Ökning	Avskrivningar	Kapital- värde 31.12.2002
FÖRMÖGENHETSSLAG					
IMMATERIELLA TILLGÅNGAR					
Köpta dataprogram	2		235	22	215
Immateriella totalt	2		235	22	215
MATERIELLA TILLGÅNGAR					
Grus- och andra jordområden	4 424		8		4 432
Byggområden	42 135	265			41 870
Banområden	36 916	719	2 321		38 518
Bostadsbyggnader	3 825	4		277	3 544
Övriga byggnader	38 239		1 277	2 299	37 217
Halvfärdiga byggnader	543		2 277		2 820
Fastigheter totalt	126 082	988	5 883	2 576	128 401
Bannätets underbyggnad	749 223		34 389	48 785	734 827
Bannätets överbyggnad, broar	1 048 378		133 239	132 562	1 049 055
Styr- och säkerhetsanordningar	225 811		47 251	26 423	246 639
Fasta anläggningar på elektrifierade bandelar	182 028		13 125	13 585	181 568
Starkströmsanläggningar	25 404		3 980	2 418	26 966
Förskottsbetalningar	3 163	1 265			1 898
Halvfärdig järnväg	200 895	10 786	597		190 706
Banutrustning totalt	2 434 902	12 051	232 581	223 773	2 431 659
Dataanläggningar	9		79	18	70
Kontorsmaskiner	26		32	11	47
Trafikledningens kommunikations- apparatur	6 843			817	6 026
Audiovisuella anläggningar	222		133	57	298
Inventarier	10			5	5
Maskiner, anläggningar och inventarier totalt	7 110		244	908	6 446
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR					
TOTALT	2 568 096	13 039	238 943	227 279	2 566 721

AVSKRIVNINGAR ENLIGT PLAN

Banförvaltningscentralens avskrivningsprocenter och ekonomiska brukstid

Förmögenhetsslag	Ekonomisk brukstid i år		Linjär avskrivning %	Förmögenhetsslag	Ekonomisk brukstid i år		Linjär avskrivning %
	2001	2002			2001	2002	
Köpta dataprogram	5	5	20,00	Fasta anläggningar på elektrifierade bandelar	30	30	3,33
Grus- och andra jordområden	–	–		Starkströmsanläggningar	30	20	5,00
Byggområden	–	–		Dataanläggningar	3	3	33,33
Banområden	–	–		Kontorsmaskiner	5	5	20,00
Bostadsbyggnader	50	50	2,00	Trafikledningens kommunikationsapparatur	10	10	10,00
Övriga byggnader	40	40	2,50	Audiovisuella anläggningar	5	5	20,00
Bannätets underbyggnad	60	60	1,67	Kontorsinventarier	5	5	20,00
Bannätets överbyggnad, broar	30	30	3,33				
Styr- och säkerhetsanordningar	20	15	6,67				

Kalkyl över budgetutfallet

Milj. euro	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
GRUNDBANHÅLLNINGEN	239,4	283,9	279,0	268,9	246,2	252,8	256,6
Inkomster	50,8	67,6	74,2	73,0	72,2	69,3	71,2
Banavgift	33,6	50,4	53,7	53,2	53,8	53,0	53,0
Inkomst från fastighetsfunktionen	11,8	11,8	11,1	10,9	9,3	10,3	10,2
Övriga inkomster	5,4	5,4	9,4	8,9	9,1	6,0	8,0
Kostnader	290,2	351,5	353,2	341,9	318,4	322,1	327,8
Förvaltning	4,7	5,2	5,6	5,9	6,4	7,2	8,6
Trafikledning	32,6	33,6	35,3	34,8	34,5	37,2	37,8
Fastighetsfunktionen	6,7	7,6	8,2	11,3	10,6	10,4	11,7
Banunderhåll och -användning	111,0	112,9	109,7	109,6	111,9	120,8	129,6
Planering och forskning	3,2	4,5	3,0	3,0	3,0	4,0	5,2
Ersättande investeringar	132,0	187,7	191,4	177,3	152,0	142,5	134,9
UTVECKLING	57,2	34,8	51,1	45,9	51,1	47,8	51,6
HELSINGFORS–ALBERGA-BANAN		0,3	14,0	39,5	29,8	11,6	0,4
VISSA BANPROJEKT							35,1
RADIONÄT						0,3	0,6
JORDOMRÅDEN	0,3	0,2	0,5	1,4	0,8	1,5	2,3
BRUTTOKOSTNADER	347,7	386,8	418,8	428,7	400,1	383,3	417,8
NETTOKOSTNADER	296,9	319,2	344,6	355,7	327,9	314,0	346,6

Kostnaderna enligt uppgift

1 000 euro	Kostnader exkl. kapitalkostnader			Summa kostnader		
	2001	2002	Förändring 02/01, %	2001	2002	Förändring 02/01, %
UPPRÄTTHÅLLET AV BANNÄTET	166 465	178 329	7,1	510 482	525 474	2,9
Trafikledning	37 304	38 119	2,2	38 530	39 251	1,9
Banunderhåll, drift och lokaliteter	123 743	133 672	8,0	466 516	479 681	2,8
Planering och undersökningar	5 418	6 538	20,7	5 436	6 542	20,3
AVGIFTSBELAGD VERKSAMHET	9 316	9 673	3,8	15 197	15 575	2,5
Fastighetsunderhåll	7 511	7 866	4,7	13 392	13 768	2,8
Övriga affärsekonomiska	123	117	- 4,9	123	117	
Offentligt ekonomiska	1 682	1 690	0,5	1 682	1 690	0,5
ADMINISTRATIVA KOSTNADER FÖR INVESTERINGAR	1 871	2 474	32,2	1 871	2 474	32,2
SUMMA KOSTNADER	177 652	190 476	7,2	527 550	543 523	3,0

Data om bannätet

31.12.2002

Den första banan: Helsingfors–Tavastehus år 1862

Spårvidd: 1 524 mm

Banlängd totalt: 5 850 bankm

Spårlängd inkl. sidospår: 8 736 spårkm

Dubbel- eller flerspårig bana: 507 bankm

Spår med betongsliprar: 3 364 spårkm

Bansliprar/km: 1 640 st

Skarvfritt spår: 4 338 spårkm

De nya rälerne på huvudbanorna: 60E1 (vikt 60 kg/m)

Elektrifierad bana: 2 400 bankm

Elektrifieringssystem: 25 kV 50 Hz

Linjeblockerad bana: 2 348 bankm

Fjärrstyrd bana: 2 200 bankm

Tunnlar: 42 st

Tunnlarnas sammanlagda längd: 25 284 m

Järnvägsbroar: 2 142 kpl

Broar över järnvägen: 827 kpl

Antalet plankorsningar: 4 086 st, av vilka 3 410 är på huvudbanorna

Jordområden i RHK:s ägo: 26 550 ha

Byggnader i RHK:s ägo: 2 639 st, sammanlagd volym 1,4 milj. m³

Kontaktuppgifter

Banförvaltningscentralen

PB 185 (Brunnsgatan 6)

00101 Helsingfors

Telefon (09) 5840 5111

Telefax (09) 5840 5100

Webbplats: www.rhk.fi

e-post: info@rhk.fi

Överdirektör

Ossi Niemimuukko

tfn (09) 5840 5101

e-post: ossi.niemimuukko@rhk.fi

Överdirektörens sekreterare

Annukka Heinonen

tfn (09) 5840 5102

e-post: anna-leena.heinonen@rhk.fi

Trafiksystemenheten

Direktör Anne Herneoja

tfn (09) 5840 5106

e-post: anne.herneoja@rhk.fi

Investeringsenheten

Direktör Kari Ruohonen

tfn (09) 5840 5131

e-post: kari.ruohonen@rhk.fi

Underhållsenheten

Direktör Markku Nummelin

tfn (09) 5840 5180

e-post: markku.nummelin@rhk.fi

Säkerhetsenheten

Direktör Kari Alppivuori

tfn (09) 5840 5150

e-post: kari.alppivuori@rhk.fi

Administrativa enheten

Direktör Hannu Mäkikangas

tfn (09) 5840 5004

e-post: hannu.makikangas@rhk.fi

Chef för internationella ärenden

Kari Konsin

tfn (09) 5840 5104

e-post: kari.konsin@rhk.fi

Chefsjurist

Rami Metsäpelto

tfn (09) 5840 5158

e-post: rami.metsapelto@rhk.fi

IT-chef

Teuvo Eronen

tfn (09) 5840 5010

e-post: teuvo.eronen@rhk.fi

Kommunikationschef

Timo Saarinen

tfn (09) 5840 5103

e-post: timo.saarinen@rhk.fi

Miljöchef

Arto Hovi

tfn (09) 5840 5036

e-post: arto.hovi@rhk.fi

Foto: Sakari Haapaniemi, Risto Laine, Markku Nummelin

Layout och DTP-produktion: Inklus Communications Oy

Tryck: Erweko Painotuote Oy, Helsinki 2003

